

F.O.

406

No 2  
~~014~~

19



Printed for the use of the Foreign Office. March 1906.

CONFIDENTIAL.

(8641.)

F.O. 406

19

gray  
PART I.

CORRESPONDENCE

RESPECTING THE

BAGDAD RAILWAY.

1903-4.



## TABLE OF CONTENTS.

No.	Name.	No.	Date.	SUBJECT.	Page
1	To Sir E. Cassel ..	..	Feb. 4, 1903	Probable attitude of His Majesty's Government towards the railway. Politically, line should be placed on international basis ..	1
2	Sir E. Cassel ..	..	5,	Will submit statement in connection with construction and working of the line ..	2
3	Memorandum by Sir T. Sanderson ..	..	23,	Conversation with Mr. Barry, of the Imperial Ottoman Bank. Agreement between Sir Hamilton Laing and the Deutsche Bank ..	2
4	To Messrs. Baring Brothers and Co. ..	..	24,	Inform of conversations with Sir E. Cassel and Sir C. Dawkins. Suggests placing management of British participation in scheme in their hands ..	3
5	Messrs. Baring Brothers and Co. ..	..	25,	Place themselves at the disposal of His Majesty's Government ..	3
6	Sir N. O'Connor ..	103 Confidential	25,	Agreement between German and French groups. Transmits text of ..	4
7	Memorandum by the Marquess of Lansdowne ..	..	Mar. 12,	Conversation with Sir E. Cassel. Negotiations proceeding for bringing Anatolian Railway into the arrangement ..	7
8	Sir N. O'Connor ..	120	9,	Konia-Eregli section. Iradé issued approving Contract for a loan to provide for construction of. Transmits Contract and Prospectus ..	7
9	" ..	124	10,	Transmits Statutes of the Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad ..	14
10	" ..	126 Confidential	10,	Conversation with French Ambassador. M. Delcassé's stipulation for entire equality between French and German groups ..	20
11	Messrs. Baring Brothers and Co. ..	Private	20,	Letter from Mr. Gwinner. Distribution of participations in the capital of the Company ..	20
12	Sir N. O'Connor ..	Telegraphic Private and Confidential	23,	M. Tons will impress on French group importance of friendly understanding with English ..	22
13	Memorandum communicated to Lord Revelstoke ..	..	23,	Formula for assurances to be given by His Majesty's Government ..	22
14	Memorandum by the Marquess of Lansdowne ..	..	Apr. 7,	Account of the meeting at Paris on 24th March. Lord Revelstoke's correspondence with Mr. Gwinner. Attempt of English press to discredit the enterprise. France, Germany, and England to have eight Directors each on the Board ..	22
15	To Lord Revelstoke ..	Confidential	10,	Thanks for sending him correspondence with Mr. Gwinner ..	26
16	To Sir C. Scott ..	86	14,	Conversation with Russian Ambassador. Russian Government have never liked the scheme ..	26
17	Memorandum communicated by Lord Revelstoke ..	..	21,	Financial aspect of the scheme, from point of view of English group ..	26
18	Debate in the House of Commons ..	..	23,	No assurances given by His Majesty's Government ..	28

## TABLE OF CONTENTS.

No.	Name.	No.	Date.	SUBJECT.	Page
19	Question asked in the House of Commons (Sir J. Leese) ..	..	Apr. 23, 1903	His Majesty's Government not a party to Convention granted to Anatolian Railway by Turkey ..	29
20	Sir N. O'Connor ..	77 Tel.	24,	Director-General of Ottoman Bank regrets withdrawal of British Syndicate ..	29
21	Sir J. Kennedy ..	26 Confidential	22,	Conversation with Russian Minister at Bucharest. Russian Government opposed to line ..	30
22	Sir N. O'Connor ..	217	28,	Observations on withdrawal of English group. Examines constitution of new Company. Effect of railway on British influence in the Persian Gulf, &c. ..	30
23	Sir N. O'Connor to Sir T. Sanderson ..	Private	29,	Précis of his despatches respecting the railway ..	34
24	Sir N. O'Connor ..	102 Tel.	June 19,	Understanding between French and German Syndicates. Each to receive 40 per cent., and 20 per cent. to go to other Powers ..	37
25	" ..	3:0 Confidential	July 4,	M. Delcassé refuses consent to the Agreement with the Deutsche Bank. No quotations allowed on Paris Bourse. Conversation with French Ambassador ..	37
26	" ..	418 Confidential	22,	Instructions given to Captain Smyth respecting his journey to country to be traversed by the railway ..	38
27	Sir C. Greene ..	63 Commercial Confidential	27,	Possible participation of Swiss capital in the scheme ..	39
28	Sir N. O'Connor ..	420	27,	Pamphlet by Dr. Paul Rohrbach. Transmits, with summary of contents ..	60
29	Sir C. Scott ..	220	30,	Article in "Novoe Vremya" respecting advantages likely to accrue to Germany from the railway ..	64
30	Sir E. Monson ..	585	Nov. 6,	Grounds of M. Delcassé's opposition to German project. Memorandum by Mr. O'Beirne ..	65
31	Sir C. Greene ..	55 Confidential	18,	Reported understanding between German and French groups ..	66
32	" ..	56 Confidential	21,	Composition of the Board of Administration. No Swiss capital to participate ..	66
33	Sir N. O'Connor ..	787	25,	Agreement between French and German groups. Conversation with M. Chenot ..	67
34	" ..	805	Dec. 4,	Konia-Eregli line. Work in progress. Length of line. A German directing the works ..	68
35	Sir E. Monson ..	661	18,	4 per Cent. loan to be brought out in Germany. No intention in France to participate in loan ..	68
36	Sir N. O'Connor ..	831 Confidential	15,	Conversation with Mr. Gwinner. His views on withdrawal of English group ..	69
37	" ..	843	23,	Meeting of the "Conseil d'Administration." Tithe of Adana Vilayet to be assigned for kilometre guarantee. Loan from Deutsche Bank to Ottoman Government. Transmits list of Directors, &c. ..	70
38	Sir F. Lascelles ..	38	Feb. 6, 1904	Nasritha in neighbourhood of Bagdad Railway. Memorandum by Commercial Attaché ..	71



No.	Name.	No.	Date.	SUBJECT.	Page
39	Sir N. O'Connor ..	114	Feb. 23, 1904	Tithes assigned for kilometric guarantee of the railway. Memorandum respecting the working of the guaranteed railways in the Ottoman Empire .. ..	72
40	Question asked in the House of Commons (Mr. Bowles)	..	25,	Russian support for the Bagdad Railway ..	79
41	Sir N. O'Connor ..	241	Apr. 5,	Konia-Eregli section. Vice-Consul Townshend's report of his journey of inspection. Rails laid 53 kilom. from Konia ..	79
42	" ..	312 Confidential	29,	Naphtha near the railway. Confirms existence of .. ..	80
43	" ..	596	July 23,	Railway station at Haidar Pasha. Proposed construction of .. ..	81
44	" ..	702	Sept. 2,	Haidar Pasha railway station. Military Attaché's visit to. Konia-Eregli section to be opened 1st October next ..	81
45	" ..	732 Secret	20,	Petroleum in Bagdad Vilayet. Interest of Anatolian Railway Company in. Mr. Nichols does not believe in ..	82
46	Consul-General Angst (Zurich)	1	Oct. 11,	4 per Cent. Loan of Bagdad Railway. Transmits prospectus of .. ..	83
47	Mr. Townley ..	784	10,	Konia-Eregli section. Official inauguration fixed for 26th October .. ..	85
48	" ..	839	29,	Konia-Eregli section. Account of official opening. Turkhan Pasha's speech ..	86
49	Sir C. Hardinge ..	557	Nov. 5,	Extract from the "Russ" respecting opening of Konia section .. ..	87
50	Mr. Townley ..	927	Dec. 6,	German Consular Agent at Mosul. Rumours as to. No German subjects or trade ..	88
51	" ..	939	6,	Extension beyond Konia. Vice-Consul Townshend's observations respecting. Financial deadlock .. ..	88

CONFIDENTIAL.

## Correspondence respecting the Bagdad Railway.

## No. 1.

*The Marquess of Lansdowne to Sir E. Cassel.*

Dear Sir E. Cassel,

*Foreign Office, February 4, 1903.*

IT may be convenient that I should summarize in a few words the substance of what I said to you and Sir C. Dawkins this afternoon with regard to the probable attitude of His Majesty's Government in reference to the Bagdad Railway.

We are favourably disposed towards the project, and we should regard it as most undesirable that it should be carried out without our concurrence and without a sufficient participation on the part of this country in the construction, administration, and control of the line.

I gathered from our conversation that, in your opinion, our good-will might be evinced in several ways—

1. By the grant of a subsidy for the carriage of mails to India;
2. By facilitating the introduction of the new Turkish Customs Tariff; and
3. By aiding the promoters to obtain a terminus, probably at or near Koweit, in the Persian Gulf.

I see no reason why proposals of this kind should not be entertained by us.

I venture to say that, in my opinion, it would be desirable that, politically, the line should, so far as possible, be placed upon an international basis, so that no part of it would be controlled or guarded by a single Power. I said that such a course seemed to me best calculated to remove the international rivalries to which the construction of such a line was sure to give rise.

These few observations will probably give you a sufficient idea of the manner in which the question is likely to be regarded by His Majesty's Government. They are, however, of a very general character, and you will no doubt find it convenient, when you have had time to consider them, to describe to us in your own language the nature of the assurances which you would like to receive before identifying yourselves with the scheme.

I understand from you that, although you and Sir C. Dawkins were at present in possession of the field, your idea was that the support of the other great houses should be obtained, and you were good enough to add that, if for any reason we preferred it, some firm other than those with which you are connected should take the leading part in bringing out the scheme, and in any transactions which might be necessary with His Majesty's Government, you added that you would be ready to consider favourably any suggestions which we might desire to make to this end.

Yours, &c.  
(Signed) LANSDOWNE.



No. 2.

*Sir E. Cassel to the Marquess of Lansdowne.—(Received February 5.)*21, Old Broad Street, London,  
February 5, 1903.

Dear Lord Lansdowne,

I BEG to acknowledge receipt of your letter of yesterday's date, which correctly summarizes what took place at the interview Sir Clinton Dawkins and I had the honour of having with you on Tuesday last.

We shall take the proper steps in order to place ourselves in a position to put before you at as early a date as practicable a distinct and comprehensive statement of the proposals in connection with the construction and working of the Bagdad Railway.

I have furnished Sir Clinton Dawkins with a copy of your letter, and I send this reply with his concurrence.

Believe me, &c.  
(Signed) E. CASSEL.

No. 3.

*Memorandum by Sir T. Sanderson on a Conversation with Mr. Barry.*

(Confidential.)

MR. BARRY, of the Imperial Ottoman Bank, called in consequence of an inquiry, which I had made by Lord Lansdowne's instructions, as to the nature of an Agreement said to have been signed by Sir Hamilton Laing at Berlin with the Deutsche Bank in regard to the Bagdad Railway scheme.

He said that nothing had been signed by Sir H. Laing, who had merely gone from Paris to Berlin at the request of the French branch of the Ottoman Bank to confer with Dr. Gwinner. But the result of the conference had been that an Agreement had been signed later, of the contents of which he had only received information on Friday last.

The Agreement corresponded with the terms of which Lord Hillingdon had given Lord Lansdowne a summary in March 1902; but there was a fresh arrangement as to the distribution of shares, which was as follows:—

25 per cent.	to Germany;
25	„ France;
25	„ England;
10	„ The Anatolian Railway Company
15	„ Various ("divers").

The Board of Directors was to be as follows:—

- 8 German;
- 8 French;
- 8 English, 1 to be nominated by Ottoman Bank;
- 1 Austrian, nominated by Deutsche Bank;
- 2 Swiss, of whom 1 nominated by Deutsche Bank and one by Ottoman Bank;
- 3 to be nominated by Anatolian Railway.

The Agreement had, however, been signed subject to two reservations. The French group had made their acceptance conditional on the approval of the French Government, which was dependent on Russian participation; while the Germans had reserved the question of Switzerland being chosen as the domicile of the new Company.

The former of these reservations went very far, in Mr. Barry's opinion, towards nullifying the Agreement.

February 23, 1903.

T. H. S.

No. 4.

*Foreign Office to Messrs. Baring Brothers and Co.**Foreign Office, February 24, 1903.*

Gentlemen,

AS you are no doubt aware, negotiations have been going on for some time past with regard to the possible participation of British financiers in the scheme for the construction of a railway from Konieh to Bagdad and the Persian Gulf for which a concession has been granted by the Turkish Government to the Anatolian Railway Company.

The Deutsche Bank of Berlin, the establishment in charge of the financial arrangements in connection with the concession, has offered a share in the project to Messrs. J. S. Morgan and Company and Sir E. Cassel, and Lord Lansdowne has been in communication with Sir C. Dawkins, representing Messrs. Morgan, and with Sir E. Cassel in regard to the probable attitude of His Majesty's Government towards the participation of a British group in the undertaking.

At an interview which they recently had with his Lordship, he informed them that His Majesty's Government view the project with favour, and that they would regard it as most undesirable that it should be carried out without their concurrence and without a sufficient participation on the part of this country in the construction, administration, and control of the line.

Sir C. Dawkins and Sir E. Cassel suggested that the goodwill of His Majesty's Government might be shown in the following ways: by the grant of a subsidy for the carriage of mails to India; by facilitating the introduction of the new Turkish Customs Tariff; and by aiding the promoters to obtain a terminus at or near Koweit, on the Persian Gulf.

Lord Lansdowne said he saw no reason why proposals of this kind should not be entertained by His Majesty's Government, and he expressed the opinion that it would be desirable that, politically, the line should be placed so far as possible on an international basis, so that no part of it would be controlled or guarded by a single Power. Such an arrangement, Lord Lansdowne thought, seemed that best calculated to remove the international rivalries to which the construction of such a line was sure to give rise.

In the course of the interview Sir C. Dawkins and Sir E. Cassel explained that they proposed to endeavour to obtain the support of the other great financial houses of this country in the matter.

They added that if, for any reason, His Majesty's Government preferred that some house other than those with which they were connected should take the leading part in bringing out the scheme, and in any transactions which might be necessary with His Majesty's Government, they would be ready to consider favourably the suggestions which Lord Lansdowne might desire to make to this end.

Lord Lansdowne has carefully considered this point, and I am directed by his Lordship to inform you that it would give great satisfaction to His Majesty's Government if the management of the British participation in the scheme were to be placed in the hands of your house.

I am, &c.  
(Signed) T. H. SANDERSON.

No. 5.

*Messrs. Baring Brothers and Co. to Foreign Office.—(Received February 26.)*

Sir,

*London, February 25, 1903.*

WE have the honour to acknowledge the receipt of your letter of yesterday's date, with reference to the negotiations which have been going on for some time past with regard to the possible participation of British financiers in the scheme for the construction of a railway from Konieh to Bagdad and the Persian Gulf, for which a concession has been granted by the Turkish Government to the Anatolian Railway Company.

We were aware that the Deutsche Bank of Berlin has been in communication with Messrs. J. S. Morgan and Company and Sir E. Cassel, to whom we had understood a share in the project had been offered.



It is with satisfaction that we learn that Lord Lansdowne has informed these gentlemen that His Majesty's Government is disposed to view the project with favour, and that they have been informed that the goodwill of His Majesty's Government might be shown by the grant of a subsidy for the carriage of mails to India, by facilitating the introduction of the new Turkish Customs Tariff, and by aiding the promoters to obtain a terminus at or near Koweit, on the Persian Gulf.

We note that Lord Lansdowne was good enough to point out the reasons for which he considered it desirable that, politically, the line should be placed so far as possible on an international basis; and that he understood from Sir Clinton Dawkins and Sir E. Cassel that they proposed to endeavour to obtain the support of other financial houses in this country.

In reply, we shall be obliged if you will be good enough to convey to his Lordship our appreciation of the honour he has done us by communicating with us, and if you will assure him that we place ourselves at the disposal of His Majesty's Government, and are prepared to take charge of the management of the British participation in the scheme, in consultation, of course, with our friends above referred to.

We have, &c.

For Baring Brothers and Co. (Limited),  
(Signed) ~~REYNOLDS~~, Director.

*Revelstoke.*

No. 6.

*Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received March 2.)*

(No. 103. Confidential.)

My Lord,

Constantinople, February 25, 1903.

I HAVE the honour to inclose herewith to your Lordship a copy of the Agreement, signed about the 16th instant, between the German and French groups respecting their participation in the Bagdad Railway enterprise, and reserving for the present equal participation to the English group.

This document was given to me confidentially by Dr. Gwinner, with whom I travelled from London, and I venture to request that it will be treated for the moment as strictly confidential, as Dr. Gwinner allowed me to see it without the previous consent of the French or his other associates.

I have, &c.

(Signed) N. R. O'CONOR.

Inclosure in No. 6.

*Agreement signed between the German and French Groups respecting Participation in Bagdad Railway.*

ENTRE la Deutsche Banque, agissant au nom d'un groupe Allemand, représenté par \_\_\_\_\_, d'une part, et la Banque Impériale Ottomane, agissant au nom d'un groupe Français, représentée par \_\_\_\_\_, d'autre part, il a été convenu ce qui suit:—

I. La Deutsche Banque et la Banque Ottomane constituent un Syndicat dont l'objet est de poursuivre la réalisation de la Concession accordée par Firman Impérial de Sa Majesté Impériale le Sultan, en date du 18 Mars, 1902, à la Compagnie du Chemin de Fer d'Anatolie pour la construction et l'exploitation de la ligne de Konia au Golfe Persique.

II. Le Syndicat sera dirigé conjointement par la Deutsche Banque et la Banque Impériale Ottomane, qui poursuivront d'un commun accord la réalisation totale ou partielle de la Concession sus-indiquée. Les négociations à Constantinople seront également suivies d'un commun accord entre les deux établissements susdits.

Les comptes et la comptabilité du Syndicat seront tenus par la Deutsche Banque à Berlin, et communiqués par elle à la Banque Impériale Ottomane à Paris.

III. Le Syndicat sera formé du capital de 5,000,000 marks qui seront employés—

1. A rembourser la Société d'Anatolie les frais d'étude et d'obtention déjà payés par elle et s'élevant à £ T. 162,000, et dont connaissance sera échangée personnellement entre les chefs des deux groupes.

2. A faire face aux engagements pris par la Société d'Anatolie et non encore réglés tant comme primes d'étude que comme frais d'obtentions.

3. A dégager la Société d'Anatolie de son engagement concernant le sanctionnement de £ T. 30,000 prévu à l'Article 10 de l'Acte de Concession.

4. A faire face aux dépenses futures du Syndicat.

Le susdit capital de 5,000,000 marks sera versé au fur et à mesure des besoins du Syndicat. Ces deux établissements répondront chacun pour la moitié du total que le susdit capital de 5,000,000 soit versé. Il est prévu que ce capital, et en conséquence les participations, seront repartis comme suit:—

50 pour cent au groupe Allemand.

50 pour cent au groupe Français.

Dans le cas où un groupe Anglais se joindrait au Syndicat, ce groupe sera invité à prendre part avec droit d'égalité avec les groupes Allemand et Français dans la direction du Syndicat, dans la Société de Construction, et à égalité de condition dans les fournitures de matériel. Pour l'obtention de la participation Anglaise il sera tenu compte des pourparlers déjà entamés par la Deutsche Banque, étant entendu que la représentation du groupe Anglais comprendra un représentant de la Banque Impériale Ottomane à Londres.

Dans le cas où il sera reconnu nécessaire d'allouer des participations à des établissements appartenant à d'autres nations, ces participations seraient supportées par moitié par la Deutsche Banque et la Banque Impériale Ottomane respectivement, ou par tiers dans le cas de l'entrée d'un groupe Anglais.

IV. Les négociations à entamer à Constantinople viseront à obtenir du Gouvernement Impérial Ottoman—

1. Une modification ayant pour objet de permettre à la Société d'Anatolie de céder la Concession à une Société spéciale à créer.

2. La désignation et la fixation de revenus affectés pour assurer le fonctionnement régulier de la garantie kilométrique à servir par l'État.

3. La création de titres d'État à l'effet de capitaliser, une fois pour toutes, la garantie kilométrique annuelle. Ces titres seront remis à la Société spéciale sus-indiquée.

V. La durée du Syndicat est de cinq ans, et pourra être prolongée d'un commun accord.

VI. Comme programme de réalisation de la Concession (construction et exploitation) on envisagera la constitution de la Société spéciale indiquée à l'Article IV, au capital de 15,000,000 fr., moitié versé, qui sera souscrit par les participants au Syndicat en proportion de leurs participations.

La Société spéciale vendra au Syndicat, à un prix à déterminer, les titres d'État qui lui seront remis conformément au paragraphe 3 de l'Article IV, avec le produit desquels il sera fait face aux frais de la construction dont le Syndicat sera chargé ainsi qu'aux autres besoins.

VII. La Société d'Anatolie pour ses peines et soins pendant dix ans gardera pour son propre compte les avances et charges contenues dans la Convention de Bagdad, qui ne regarde que l'ancien réseau d'Anatolie, tels que navigation entre Haïdar-Pacha et Constantinople, subvention spéciale pour travaux à faire et pour l'exploitation de la ligne Haïdar-Pacha à Konia.

Une avance que la Société d'Anatolie a dû consentir au Gouvernement Ottoman pour obtenir la Convention du 8 (21) Janvier, 1902, restera également pour compte et à la charge de celle-ci. Par contre, le Syndicat prendra à son charge, et la Société d'Anatolie devra s'engager à transférer au Syndicat en tant qu'elle a le droit de le faire, les autres droits et obligations découlant de la Convention du 8 (21) Janvier, 1902, et ce moyennant une participation de 10 pour cent dans le capital et dans les bénéfices à réaliser par le Syndicat dans la construction du chemin de fer. Il est entendu, en outre, que la Société d'Anatolie aura le droit et l'obligation de prendre part pour un dixième dans toutes les charges et dans tous les avantages du Syndicat.

Si les négociations prévus à l'Article IV, paragraphe 1, ne pourraient aboutir à la modification autorisant la Société d'Anatolie à créer une Société spéciale, la Société d'Anatolie sera néanmoins obligée à toute époque d'assurer au Syndicat sur sa



demande et sous toute autre forme légalement permise dont elle conviendra avec lui, la jouissance de la Concession dans les conditions des présentes.

VIII. Si, dans le délai de cinq ans, la Deutsche Banque ou la Banque Impériale Ottomane renoncerait à participer à l'affaire, l'autre établissement aurait le droit de poursuivre l'affaire pour son propre compte.

IX. Si, dans le délai de cinq ans, le Syndicat ne parviendrait pas à obtenir des conditions permettant la création des titres d'État, la délégation des garanties suffisantes pour au moins une partie de la ligne, il aura la faculté de se retirer, et il y aura lieu d'établir une entente avec la Société d'Anatolie pour le remboursement par elle d'une part des frais, &c.

X. La présente Convention remplace les accords antérieurement passés.

XI. En cas de divergence, le différend sera soumis à l'arbitrage, &c.

Annexe à la Convention en date du

, et en faisant partie intégrante.

Le désir de Sa Majesté Impériale le Sultan de voir un commencement d'exécution de la Concession de Bagdad permet de supposer que les desiderata visés à l'Article IV de la Convention pourront être obtenus si on s'engageait à construire un premier tronçon d'environ 200 kilom.; par exemple, de Konia à Evagli. De cette façon la formule pour l'exécution de toute la Concession pourrait être établie tout en veillant à ce que les engagements du Syndicat découlant de la Concession restent limités jusqu'à décision nouvelle à ce tronçon, et à ce que, d'autre part, aucune atteinte ne soit portée aux droits acquis par la dite Concession.

Bien qu'en ce qui concerne la construction le Syndicat se réserve de décider le système à employer, en donnant la préférence à une construction à forfait par une Association de constructeurs Allemands et Français, représentés par leurs groupes respectifs; toutefois, pour les 200 premiers kilom. il sera procédé à la constitution d'une Société de Construction à laquelle seront appelés à participer le Syndicat, la Société d'Anatolie, les Sociétés Hatsman, de Frankfort, et la Régie Générale des Chemins de Fer de Paris.

Une participation pourra être donnée à un constructeur Anglais tant dans les premiers 200 kilom. que dans la susdite entreprise. La Société de Construction sera changée par la Société spéciale visée à l'Article IV, de la construction du premier tronçon à un prix kilométrique à forfait.

La Société de Construction sera régie comme suit:—

(a.) Siège en Suisse.

(b.) Administration par des gérants et un Conseil d'Administration.

Le Conseil d'Administration sera composé par les différents groupes dans la proportion de leurs parts dans la Société spéciale et choisi parmi ses membres. Un Conseil Exécutif sera composé de représentants à désigner par les deux groupes en nombre égal et augmenté, s'il y a lieu, de représentants Anglais ou autres.

(c.) Le capital d'action de la Société de Construction sera de 3,000,000 fr. à souscrire et à verser comme suit:—

15 pour cent par l'Internationale Bankgesellschaft (Hatsman);

15 pour cent par la Régie Générale des Chemins de Fer (Vitalis);

10 pour cent par la Société d'Anatolie.

Le solde de 60 pour cent sera souscrit par les membres du Syndicat, y compris la Société d'Anatolie en prorata de leurs participations.

(d.) Les bénéfices de la Société de Construction seront repartis comme suit:—

1. 16 pour cent l'antième des garants;

2. 9 pour cent l'antième du [Chemin de Fer d'Anatolie?].

Dans le cas où une part sera faite aux constructeurs Anglais, cette part sera prélevée sur les parts réservées des constructeurs Allemands et Français tant pour la participation dans la gérance et dans les travaux d'entremise des garants que pour la participation dans le capital de la Société de Construction.

Il est entendu, toutefois, que la part respective des constructeurs Allemands et Français dans les bénéfices ne devra pas être inférieure à 15 pour cent des bénéfices sociaux.

## No. 7.

Memorandum by the Marquess of Lansdowne

SIR E. CASSEL told me to-day that there had been further negotiations with regard to the Bagdad Railway, and that they were still in progress. He was insisting upon two points:—

(1.) That the Anatolian Railway should be brought into the arrangement, and (2.) that whatever arrangement might be made with regard to the representation of the Powers concerned upon the Board of Management, that arrangement should in the future be upheld, even if a part of the share capital now held in one country should be transferred to another. The original basis of control would remain undisturbed, and vacancies which might arise would be filled up in accordance with the original constitution of the Board.

Sir Ernest thought that some such arrangement was in force with regard to the management of the Suez Canal, and it did not seem to him to matter whether vacancies were filled up by the Governments concerned or by the national groups.

Foreign Office, March 12, 1903.

## No. 8.

Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received March 16.)

(No. 120.)

My Lord,

Constantinople, March 9, 1903.

WITH reference to Mr. Whitehead's despatch No. 58 of the 3rd ultimo, I have the honour to report that an Imperial Iradé was issued on the 2nd instant approving the Contract for a loan which is to provide for the construction of the Konia-Eregli section of the "Chemin de Fer Konia-Bagdad-Golfe Persique."

This loan is for 54,000,000 fr., or 2,160,000L, bearing interest at 4 per cent., with payments at the rate of .087538 per cent. to the sinking fund, being the amount necessary to extinguish the loan in ninety-eight years, the period of the Concession.

The annuity required for the service of this loan amounts to 2,207,270 fr. 52 c. per annum, corresponding to the guarantee agreed upon of 11,000 fr. for each of the 200 kilom., with a small excess to meet other charges, and this annuity is to be provided, in the first instance, by a further charge of £T. 106,000 upon the tithes of the Vilayet of Konia and the Sandjaks of Aleppo and Urfa, which are already engaged to the extent of £T. 161,500 under previous Contracts.

The issue price is not fixed, the Anatolian Railway accepting the bonds for the Bagdad Company, in formation, in lieu of payment of the kilometric guarantee.

I have the honour to inclose copies of the Contract and prospectus of this loan, which I owe to the courtesy of Mr. Babington Smith, the British Delegate on the Council of the Public Debt.

The Contract was signed on the 5th instant by M. Gwinner, of the Deutsche Bank, on behalf of the Company, and accepted by the Council of the Public Debt, who will be charged with the collection of the tithes, on the 7th instant.

I have, &c.

(Signed) N. R. O'CONOR.

Inclosure 1 in No. 8.

Contrat de l'Emprunt Impérial Ottoman 4 pour Cent du Chemin de Fer de Bagdad, Série Première. Valeur nominale, 54,000,000 fr.

ENTRE le Gouvernement Impérial Ottoman, représenté par agissant en vertu d'un Iradé Impérial en date du , d'une part; la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie, agissant au nom et pour le compte de la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, en formation, pour laquelle elle se porte fort, représentée par , d'autre part; la Deutsche Bank, représentée par , intervenant pour ce qui la concerne dans le présent Contrat; et M. , Président du Conseil



d'Administration de la Dette Publique Ottomane, es qualités intervenant pour ce qui concerne la susdite Administration dans le présent Contrat, il a été arrêté et convenu ce qui suit:—

Le Gouvernement Impérial Ottoman ayant décidé la création d'un emprunt, dont l'annuité pour intérêts et amortissement sera l'équivalent de la garantie kilométrique de 11,000 fr.—par an et par kilomètre, accordée pour la première section de 200 kilom. partant de Konia, du Chemin de Fer de Konia-Bagdad-Golfe Persique, selon l'Article XXXV de la Convention conclue en date du , entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie, les conditions du dit emprunt seront arrêtées par les Articles qui suivent.

L'Administration de la Dette Publique Ottomane est chargée de l'encaissement et de la gestion des dîmes affectés par le Gouvernement Impérial Ottoman au présent emprunt et intervient à ce titre.

La Deutsche Bank intervient en représentation du groupe financier—pour lequel elle se porte fort—qui sera chargé du service de l'emprunt.

Ceci exposé, il est stipulé:—

Article 1. Le Gouvernement Impérial Ottoman créera, conformément au modèle ci-annexé, 108,000 obligations au porteur de 500 fr., soit 408 marks, soit 20l., soit 240 florins de Hollande, soit £ T. 22, nominaux chacune, représentant la somme de 54,000,000 fr., soit 44,064,000 marks, soit 2,160,000l., 25,923,000 florins de Hollande, soit £ T. 2,376,000 nominaux. (Voir l'Article 6.)

L'emprunt portera le nom "Emprunt Impérial Ottoman 4 pour Cent du Chemin de Fer de Bagdad, série première."

Art. 2. Les obligations du présent emprunt rapporteront un intérêt de 4 pour cent l'an, payable semestriellement au choix du porteur en francs, ou en marks, ou en livres sterling, ou en florins de Hollande, ou en livres Turques, le 2 Janvier (N. S.) et le 1<sup>er</sup> Juillet (N. S.) de chaque année à Constantinople, Paris, Berlin, Francfort-sur-le-Mein, Londres, Amsterdam, et dans d'autres villes de l'Europe (à désigner, éventuellement par la Deutsche Bank). Le premier coupon attaché à ces obligations portera l'échéance du 1<sup>er</sup> Juillet, 1903 (N. S.), et comprendra l'intérêt du premier semestre de 1903. Il est bien entendu que les intérêts au taux de 4 pour cent à partir du 1<sup>er</sup> Janvier, 1903, jusqu'à la date de l'émission, seront déduits du montant à payer sur le dit coupon.

Les obligations du présent emprunt seront remboursables au pair en francs, ou en marks, ou en livres sterling, ou en florins de Hollande, ou en livres Turques, au choix du porteur, en une période de quatre-vingt-dix-huit ans, comptés à partir du 2 Janvier, 1903 (N. S.), au moyen d'un amortissement de 0.087538 pour cent l'an, calculé sur le capital nominal de 54,000,000 fr., soit 44,064,000 marks, soit 2,160,000l., soit 25,920,000 florins de Hollande, soit £ T. 2,376,000, et devant s'effectuer par voie de rachat au-dessous du pair par les soins de l'Administration de la Dette Publique Ottomane, et par tirages au sort annuels au pair, si des rachats ne peuvent pas s'effectuer au-dessous du pair.

Les tirages auront lieu deux mois avant l'échéance du coupon au 2 Janvier (N. S.) de chaque année, et le paiement des titres amortis sera effectué simultanément avec le paiement de ce coupon.

Le premier tirage aura lieu le 2 Novembre, 1903 (N. S.).

Les tirages auront lieu par les soins et aux bureaux de l'Administration de la Dette Publique Ottomane à Constantinople.

Le résultat de chaque tirage sera communiqué par la dite Administration, au plus tard le lendemain du jour des tirages, par lettre chargée à la Deutsche Bank, et publié, de même que toutes les annonces concernant le service du présent emprunt, par les soins de la Deutsche Bank aux frais du Gouvernement Impérial Ottoman dans deux journaux de Constantinople, deux journaux de Berlin, un journal de Francfort-sur-le-Mein, deux journaux de Paris, et un journal de Londres.

Art. 3. Le présent emprunt est remis par le Gouvernement Impérial Ottoman à la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie, qui l'accepte pour compte de la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad en formation, en paiement de la subvention kilométrique, accordée par le Gouvernement Impérial Ottoman pour la première section de 200 kilom. partant de Konia du Chemin de Fer de Konia-Bagdad-Golfe Persique, dont la Concession est accordée à la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie par Convention du

Art. 4. Les frais de confection et d'impression des obligations seront à la charge du Gouvernement Impérial Ottoman. La Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie aura le droit de réunir en un seul titre plusieurs obligations. Dans ce cas

elle devra soumettre, avant la confection des titres, au Gouvernement Impérial Ottoman la liste des types qu'elle voudra faire confectionner. L'approbation par le Gouvernement Impérial Ottoman du modèle des titres définitifs aura lieu dans un délai de quinze jours à partir de la date de sa présentation par la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie au Ministère des Finances à Constantinople. A défaut de réponse dans le délai ci-dessus fixé, le modèle présenté sera considéré comme ayant obtenu l'approbation du Gouvernement Impérial Ottoman.

Art. 5. Le Gouvernement Impérial Ottoman, afin de faciliter la prompté émission du présent emprunt sur les places Européennes, autorise la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie à faire émettre par les banques chargées de l'émission des scrips pour la totalité de l'emprunt. Ces scrips ne seront pas sujet à une approbation préalable du Gouvernement Impérial Ottoman.

Art. 6. Les obligations définitives porteront la griffe du Ministre des Finances de l'Empire Ottoman et seront signées à la main, pour contrôle, par un Délégué du Gouvernement Impérial Ottoman dûment autorisé. Elles porteront, en outre, le facsimilé de la signature du Président du Conseil d'Administration de la Dette Publique Ottomane, et le facsimilé de la signature du Président du Conseil d'Administration de la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad.

Les titres définitifs seront libellés en Français, en Turc, en Allemand, et en Anglais. Ils seront divisés en 5,400 séries de 10,000 fr., 8,160 marks, 400l., 4,800 florins de Hollande, £ T. 440 chacune, numérotées de 1 à 5,400. Chaque série sera divisée en coupures qui porteront:—

	Fr.
Les Nos. 1 à 20 si ce sont des coupures de .. .. .	500
Les Nos. 1 à 4 .. .. .	2,500
Et les Nos. 1 à 2 .. .. .	5,000

Les titres définitifs seront reçus dans toutes les caisses de l'État Ottoman comme cautionnement ou garantie.

Art. 7. Les coupons échus et payés, ainsi que les obligations sorties aux tirages et remboursées, seront annulés par perforation et remis par la Deutsche Bank à l'Administration de la Dette Publique Ottomane, qui les remettra au Trésor Impérial.

Lors du remboursement des obligations sorties aux tirages tous les coupons non échus devront se trouver attachés au titre, et les coupons manquants seront déduits du montant à rembourser au porteur du titre amorti.

Art. 8. Les coupons échus qui n'auront pas été présentés à l'encaissement dans les cinq années qui suivront la date de leur échéance, ainsi que les obligations sorties aux tirages et non présentées à l'encaissement dans les quinze années qui suivront le jour de leur exigibilité, seront prescrits au profit du Trésor Impérial Ottoman.

Art. 9. Pour assurer le paiement régulier de l'intérêt et de l'amortissement, s'élevant à 2,207,270 fr. 52 c. par an, ainsi que des frais de commission, de change, d'annonces, &c., afférents au présent emprunt, le Gouvernement Impérial Ottoman assigne et affecte à la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie, es qualités, pour le compte des porteurs des titres de l'emprunt, d'une manière exclusive et irrévocable, jusqu'à parfaite extinction du capital nominal des obligations, sur des revenus dont l'encaissement est confié à l'Administration de la Dette Publique Ottomane, savoir:—

	£ T.
Sur les dîmes du Vilayet de Konia, l'affectation d'une somme fixe minimum de .. .. .	36,000
Sur les dîmes des Sandjaks d'Urfa et d'Alep, l'affectation d'une somme fixe minimum de .. .. .	70,000
Soit ensemble .. .. .	106,000

Ces affectations seront privilégiées à toute charge postérieure. Pour les dîmes du Vilayet de Konia la charge précitée de £ T. 36,000 par an, ainsi que pour les dîmes des Sandjaks d'Alep et d'Urfa, la charge de £ T. 70,000 par an passeront après des sommes annuelles de £ T. 138,000 et de £ T. 23,500 respectivement, réservées pour d'autres destinations par des Contrats antérieurs.

Dans le cas où les encaissements sur les dîmes du Vilayet de Konia et des Sandjaks d'Urfa et d'Alep n'atteindraient pas le montant susindiqué, l'insuffisance en sera comblée par les revenus des dîmes d'autres districts.

Il est stipulé que lors de l'adjudication des dîmes dans le Vilayet de Konia et les



Sandjaks d'Urfa et d'Alep susmentionnés, ou dans les districts qui viendraient s'ajouter en cas d'insuffisance, adjudication à laquelle assistera pour chaque vilayet ou sandjak un délégué de la Dette Publique Ottomane, avec une coopération effective dans toutes les opérations que comporte l'adjudication, les bons obligatoires à livrer par les adjudicataires pour la contre-valeur des dîmes résultant de cette adjudication, pour un montant de £ T. 106,000 seront libellés, payables à l'ordre des caisses de l'Administration de la Dette Publique Ottomane, se trouvant dans le Vilayet de Konia et les Sandjaks d'Urfa et d'Alep susénoncés et payés à celles-ci exclusivement. L'adjudication des dîmes sera opérée en stricte conformité des Règlements en vigueur sur les revenus des dîmes.

En cas d'impossibilité absolue de trouver des affermeurs selon les lois en vigueur, et si les dîmes doivent être réalisées en nature, le Gouvernement Impérial Ottoman s'engage à placer la totalité de ces produits dans des magasins à double clef, dont l'une confiée aux agents de la Dette Publique Ottomane. Ces produits devront être vendus d'un commun accord par les autorités locales conjointement avec les agents de la Dette Publique Ottomane, en conformité des lois en vigueur, et les sommes à payer par les acheteurs devront être versées intégralement et directement dans les caisses de la Dette Publique Ottomane.

Sous aucun prétexte cette dîme ne pourra être soustraite à son affectation.

En dehors des affectations susénoncées, s'élevant à £ T. 106,000, le Gouvernement Impérial Ottoman assigne et affecte au présent emprunt d'une manière irrévocable, jusqu'à parfaite extinction du capital nominal des obligations, sa part dans les recettes brutes de la section de 200 kilom. partant de Konia, du Chemin de Fer de Konia-Bagdad-Golfe Persique (voir l'Article XXXV de la Convention passée le

entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie), qui sera établie annuellement suivant l'Article XL de la Convention précitée. Lorsque le montant de cette part du Gouvernement dans les recettes d'un exercice sera établi, la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad le versera pour le compte du service de l'emprunt à l'Administration de la Dette Publique Ottomane, et celle-ci remettra en effectif au Gouvernement Impérial Ottoman tout surplus qui restera disponible au delà des sommes exigées pour le paiement du coupon échéant le 1<sup>er</sup> Juillet de l'exercice en cours.

Le Gouvernement Impérial Ottoman déclare qu'il n'apportera pendant toute la durée du présent Contrat aucune modification pouvant diminuer ou changer les revenus spécialement affectés au service de l'annuité du présent emprunt, sans accord préalable entre les signataires du présent Contrat et avant d'avoir affecté à l'emprunt d'autres revenus agréés par eux comme d'une valeur égale et présentant les mêmes garanties.

Art. 10. La Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, de son côté, affecte au présent emprunt d'une manière irrévocable jusqu'à extinction complète du présent emprunt, la section de 200 kilom. partant de Konia, du Chemin de Fer de Konia-Bagdad-Golfe Persique, ainsi que le matériel roulant y appartenant. Elle affecte, en outre, de la même façon, sa part dans les recettes de ce chemin de fer après paiement des frais d'exploitation; mais les porteurs de l'emprunt n'auront aucun droit à s'immiscer dans l'administration de la Société.

La dite part des recettes, déduction faite des frais d'exploitation, tels que cette part et ces frais seront établis par les comptes de la Société, sera versée en cas de besoin par celle-ci à l'Administration de la Dette Publique Ottomane pour le compte du service de l'emprunt annuellement, après approbation du bilan de chaque exercice par l'assemblée générale. Si l'Administration de la Dette Publique Ottomane n'a pas notifié à la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, au plus tard jusqu'au jour précédent, chaque année, l'assemblée générale ordinaire de la dite Société, la nécessité d'appliquer cette affectation au service de l'emprunt, la Société est autorisée à disposer librement de la part des recettes en question. Le Gouvernement Impérial Ottoman aura à rembourser à la Société les sommes que celle-ci pourrait avoir fournies de ce chef pour compte du service de l'Emprunt d'Etat.

Art. 11. La Deutsche Bank sera chargée du service de l'intérêt et de l'amortissement du présent emprunt d'une manière irrévocable et pour toute sa durée.

Le Gouvernement Impérial Ottoman alloue à la Deutsche Bank un  $\frac{1}{2}$  pour cent sur les sommes payées, soit par elle, soit par les maisons de banque qu'elle désignera, pour le service de l'intérêt et de l'amortissement du présent emprunt. Pour le service de l'emprunt à Paris désignation est faite d'ores et déjà de la Banque Impériale Ottomane, la désignation d'autres établissements financiers en dehors de celle-ci étant réservée.

Art. 12. L'Administration de la Dette Publique Ottomane prélèvera sur le produit des dîmes spécifiées à l'Article 9 du présent Contrat :—

(1.) 5 pour cent alloués à l'Administration de la Dette Publique Ottomane pour frais de gestion et de perception des dîmes affectées au présent emprunt;

(2.) Les sommes nécessaires au service de l'intérêt et de l'amortissement de cet emprunt, y compris les différences de change pouvant résulter des paiements de coupons et de titres amortis opérés à l'étranger en France, en marks, en livres sterling, et en florins de Hollande, et qui seront remis par l'Administration de la Dette Publique Ottomane à la Deutsche Bank sur simple avis de celle-ci;

(3.) Les frais de publicité (Article 2), de commission (Article 11), ainsi que les menus frais pour envois de coupons, de titres sortis, &c.

Par contre, il est expressément entendu que l'Administration de la Dette Publique Ottomane n'aura aucun droit à une commission sur les sommes qu'elle recevra pour compte du service de l'emprunt par la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad en formation, selon les Articles 9 et 10 du présent Contrat.

Art. 13. L'Administration de la Dette Publique Ottomane sera tenue de remettre à la Deutsche Bank, au fur et à mesure des encaissements effectués sur les dîmes affectées à cet emprunt, les sommes nécessaires au service semestriel de l'intérêt et de l'amortissement de l'emprunt, et de ce façon à ce que la totalité des susdites sommes se trouve entre les mains de la Deutsche Bank au plus tard quatre semaines avant chaque échéance.

La Deutsche Bank convertira chaque remise en marks dans les trois jours, au mieux des intérêts du Trésor Impérial Ottoman, et passera le montant dans un compte spécial au crédit du Gouvernement Impérial Ottoman avec un intérêt de 1 pour cent au-dessous de l'escompte officiel de la Banque de l'Empire d'Allemagne.

Cet intérêt courra au profit du Gouvernement Impérial Ottoman à partir de la date de chaque versement fait à la Deutsche Bank jusqu'à deux semaines avant l'échéance semestrielle à laquelle ces versements sont applicables.

Le compte dont il est parlé ci-dessus sera arrêté entre la Deutsche Bank et l'Administration de la Dette Publique Ottomane le 2 Janvier et le 1<sup>er</sup> Juillet de chaque année.

Art. 14. L'emprunt et tous les actes se rattachant au présent Contrat et à sa réalisation, ainsi que les obligations et les coupons de cet emprunt, sont exempts de tout droit de timbre, taxe ou impôt en Turquie, dans le présent et dans l'avenir.

Le Gouvernement Impérial Ottoman s'interdit de faire aucune déduction ou réduction quelconque sur le paiement des coupons et le remboursement des obligations.

Les frais des timbres à l'étranger sur les obligations du présent emprunt seront à la charge de la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad en formation.

Art. 15. L'obtention de la cote des obligations du présent emprunt dans les Bourses Européennes que la Deutsche Bank désignera, et les frais y relatifs, seront à la charge de la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad en formation, et le Gouvernement Impérial Ottoman interposera ses bons offices, à cet effet, par l'intermédiaire de ses Ambassades.

Le Ministre des Finances signera les prospectus nécessités par l'émission du présent emprunt.

Art. 16. Le Gouvernement Impérial Ottoman se réserve le droit de retirer de la circulation à toute époque les obligations de l'emprunt qui fait l'objet du présent Contrat, en les remboursant au pair après un préavis public d'au moins deux mois.

Le Gouvernement Impérial Ottoman se réserve également le droit de procéder à toute époque et au profit du Gouvernement Impérial Ottoman à une conversion du dit emprunt moyennant le remboursement en effectif, au pair, des titres de cet emprunt encore en circulation et leur substitution par d'autres titres portant un intérêt moins élevé.

Art. 17. Tout différend pouvant surgir de l'interprétation ou de l'exécution du présent Contrat sera réglé par voie d'arbitrage. Chacune des parties intéressées dans le litige nommera un arbitre dans le délai d'un mois.

En cas de désaccord entre les arbitres, ceux-ci nommeront un surarbitre, dont la décision devra être définitive et exécutoire pour toutes les parties.

Fait en triple, à Constantinople, le

, 1903.



## Prospectus.

*Emprunt Impérial Ottoman 4 pour Cent du Chemin de Fer de Bagdad, Série Première, d'une valeur nominale de 54,000,000 fr., soit 44,064,000 marks, soit 2,160,000 l., soit 25,920,000 florins de Hollande, soit £ T. 2,376,000.*

CET emprunt a été créé par le Gouvernement Impérial Ottoman en vertu d'un Iradé de Sa Majesté Impériale le Sultan du et remis à la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, en paiement de la subvention kilométrique accordée par le Gouvernement Impérial Ottoman suivant Convention spéciale du pour la première section de 200 kilom. partant de Konia, du Chemin de Fer de Konia-Bagdad-Golfe Persique, dont la Concession est accordée à la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie par Convention du

Le présent emprunt est émis en obligations au porteur de 500 fr., 408 marks, 201. sterling, 240 florins de Hollande, £ T. 22 nominaux chacune et leurs multiples, et divisé en 5,400 séries de 10,000 fr. chacune, numérotées de 1 à 5,400, chaque série comprenant autant de coupures qu'il faut pour former un capital nominal de 10,000 fr.

Le détail des coupures et leur répartition en séries sera indiqué au pied du présent prospectus.

Les obligations du présent emprunt et leurs coupons sont à tout jamais exempts de tout impôt, de toute taxe, et de tout timbre, ainsi que de toute déduction dans l'Empire Ottoman. Elles seront reçues dans toutes les caisses de l'État Ottoman comme cautionnement ou garantie.

Pour assurer le paiement régulier de l'intérêt et de l'amortissement, s'élevant à 2,207,270 fr. 52 c. par an, ainsi que des frais de commission, de change, d'annonces, &c., afférents au présent emprunt, le Gouvernement Impérial Ottoman assigne et affecte d'une manière exclusive et irrévocable jusqu'à parfaite extinction du capital nominal des obligations, sur des revenus dont l'encaissement est confié à l'Administration de la Dette Publique Ottomane, à savoir:—

	£ T.
Sur les dîmes du Vilayet de Konia, l'affectation d'une somme fixe minimum de .. .. .	36,000
Sur les dîmes des Sandjaks d'Alep et d'Urfa, l'affectation d'une somme fixe minimum de .. .. .	70,000
Soit ensemble .. .. .	106,000

Les produits moyens annuels des cinq dernières années, déduction faite des frais d'administration et de perception, ont été de:—

£ T.
195,090.80 pour le Vilayet de Konia.
106,318.46 .. Sandjak d'Alep.
25,709.35 .. .. d'Urfa.
Ensemble .. 330,118.61

Les susdites affectations d'ensemble £ T. 106,000 seront privilégiées à toute charge postérieure. Pour les dîmes du Vilayet de Konia la charge précitée de £ T. 36,000 par an, ainsi que pour les dîmes des Sandjaks d'Alep et d'Urfa la charge de £ T. 70,000 par an, passeront après des sommes annuelles de £ T. 138,000, et de £ T. 23,500 respectivement, réservées pour d'autres destinations par des contrats antérieurs.

Dans le cas où les encaissements sur les dîmes du Vilayet de Konia et des Sandjaks d'Urfa et d'Alep n'atteindraient pas le montant susindiqué de £ T. 106,000 par an affecté au présent emprunt, l'insuffisance en sera comblée par les revenus des dîmes d'autres districts.

Il est stipulé que lors de l'adjudication des dîmes dans le Vilayet de Konia et les Sandjaks d'Urfa et d'Alep susmentionnés ou dans les districts qui viendraient s'ajouter en cas d'insuffisance, adjudication à laquelle assistera pour chaque vilayet ou sandjak un délégué de la Dette Publique Ottomane, avec une coopération effective dans toutes les opérations que comporte l'adjudication, les bons obligatoires à livrer par les adjudicataires pour la contre-valeur des dîmes résultant de cette adjudication pour un montant

de £ T. 106,000, seront libellés payables à l'ordre des caisses de l'Administration de la Dette Publique Ottomane, se trouvant dans le vilayet et les sandjaks susénoncés, et payés à celle-ci exclusivement. L'adjudication des dîmes sera opérée en stricte conformité des Règlements en vigueur sur les revenus des dîmes. En cas d'impossibilité absolue de trouver des affermeurs selon les lois en vigueur, et si les dîmes doivent être réalisées en nature, le Gouvernement Impérial Ottoman s'engage à placer la totalité de ces produits dans des magasins à double clef, dont l'une confiée aux agents de la Dette Publique Ottomane. Ces produits devront être vendus d'un commun accord par les autorités locales, conjointement avec les agents de la Dette Publique Ottomane, en conformité des lois en vigueur, et les sommes à payer par les acheteurs devront être versées intégralement et directement dans les caisses de la Dette Publique Ottomane. Sous aucun prétexte cette dîme ne pourra être soustraite à son affectation.

En dehors des affectations susénoncées, s'élevant à £ T. 106,000, le Gouvernement Impérial Ottoman assigne et affecte au présent emprunt d'une manière irrévocable, jusqu'à parfaite extinction du capital nominal des obligations, sa part dans les recettes brutes du Chemin de Fer de Konia-Eregli, qui sera établi annuellement.\* Lorsque le montant de cette part du Gouvernement dans les recettes d'un exercice sera ainsi établi, la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad le versera pour compte du service de l'emprunt à l'Administration de la Dette Publique Ottomane, et celle-ci remettra en effectif au Gouvernement Impérial Ottoman tout surplus qui restera disponible au delà de la somme exigée éventuellement pour parfaire le service annuel de l'emprunt.

Le Gouvernement Impérial Ottoman déclare qu'il n'apportera pendant toute la durée du présent Contrat aucune modification pouvant diminuer ou changer les revenus spécialement affectés au service de l'annuité du présent emprunt, sans accord préalable avec la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, l'Administration de la Dette Publique Ottomane, et la Deutsche Bank, et avant d'avoir affecté à l'emprunt d'autres revenus agréés par eux comme d'une valeur égale et présentant les mêmes garanties.

La Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, de son côté, affecte au présent emprunt d'une manière irrévocable jusqu'à son extinction complète, la section de 200 kilom. partant de Konia, du Chemin de Fer de Konia-Bagdad-Golfe Persique, ainsi que le matériel roulant y appartenant. Elle affecte, en outre, de la même façon, sa part dans les recettes de ce chemin de fer après paiement des frais d'exploitation: mais les porteurs de l'emprunt n'auront aucun droit à s'immiscer dans l'Administration de la Société.

La dite part des recettes, déduction faite des frais d'exploitation, tels que cette part et ces frais seront établis par les comptes de la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, sera versée, en cas de besoin, par celle-ci à l'Administration de la Dette Publique Ottomane pour le compte du service de l'emprunt annuellement après approbation du bilan de chaque exercice par l'assemblée générale. Si l'Administration de la Dette Publique Ottomane n'a pas notifié à la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, au plus tard jusqu'au jour précédent, chaque année,

\* A cet égard les Articles XXXV et XL de la Convention concessionnaire stipulent ce qui suit:—

"Article XXXV. . . . Le Gouvernement Impérial Ottoman affecte encore d'une façon irrévocable aux porteurs des titres d'État précités, la part lui revenant dans les recettes brutes de la dite ligne. (Konia-Bagdad-Golfe Persique.)

"Si la recette kilométrique brute de la ligne dépasse 4,500 fr., mais sans dépasser 10,000 fr., l'excédent au delà de 4,500 fr. reviendra entièrement au Gouvernement.

"Si la recette kilométrique brute dépasse 10,000 fr., la partie jusqu'à 10,000 fr. devant toujours être partagée comme il est dit plus haut, les 60 pour cent de l'excédent au delà de ces 10,000 fr. reviendront au Gouvernement Impérial et les 40 pour cent à la Société.

" . . . . Pour les divers emprunts à émettre pour l'exécution des différentes sections du chemin de fer, masse commune sera faite des recettes revenant au Gouvernement de façon à ce que le montant disponible reste affecté à la communauté des titres de ces mêmes emprunts, dans la proportion du montant primitif nominal de chaque emprunt.

"Aussitôt après le paiement des coupons et de l'amortissement des titres d'État émis, le surplus des recettes appartenant au Gouvernement Ottoman sera versé à celui-ci chaque année, après accomplissement des formalités prévues à l'Article LX de la présente Convention."

"Article LX. Le concessionnaire remettra au Ministère des Travaux Publics, dans le courant du mois de Janvier de chaque année, les comptes des recettes, préalablement vérifiés et approuvés par le Commissaire Impérial, sur la base desquels les sommes revenant au Gouvernement Impérial Ottoman et à la Société seront déterminées en conformité de l'Article XXXV de la présente Convention.

"Aussitôt que le montant de la part du Gouvernement dans ces recettes sera établi, la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad en fera le versement pour le compte du service de l'emprunt ou des emprunts d'État, à l'Administration de la Dette Publique Ottomane, et celle-ci remettra en effectif au Gouvernement Impérial Ottoman, tout surplus qui restera disponible au delà des sommes exigées pour le paiement du coupon échéant le 1<sup>er</sup> Juillet de l'exercice en cours. . . . ."



l'assemblée générale ordinaire de la dite Société, la nécessité d'appliquer cette affectation au service de l'emprunt, la Société est autorisée à disposer librement de la part des recettes en question.

Les obligations de cet emprunt seront libellées en langues Française, Turque, Allemand, et Anglaise. Elles porteront la griffe du Ministre des Finances de l'Empire Ottoman et seront signées à la main, pour contrôle, par un délégué du Gouvernement Impérial Ottoman, dûment autorisé; elles porteront, en outre, le fac-similé de la signature du Président du Conseil d'Administration de la Dette Publique Ottomane et le fac-similé de la signature du Président du Conseil d'Administration de la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad.

La Deutsche Bank est autorisée à émettre des titres provisoires ("scrips"), qui seront échangés sans frais contre les obligations définitives.

La Deutsche Bank est chargée du service de l'intérêt et de l'amortissement du présent emprunt d'une manière irrévocable et pour toute sa durée, et est autorisée à désigner d'autres guichets de paiement soit en Allemagne, soit dans d'autres pays. Ces guichets seront aussi obligés à délivrer sans frais des nouvelles feuilles de coupons.

Le paiement des coupons et des titres appelés au remboursement aura lieu au choix des porteurs à Constantinople, Paris, Berlin, Francfort-sur-le-Mein, Londres, Amsterdam, et dans d'autres villes de l'Europe, dans la monnaie du lieu du paiement aux changes fixes de £ T. 22, 500 fr., 406 marks, 201., 240 florins de Hollande.

Les intérêts seront payables tous les six mois, la première fois à l'échéance du 1<sup>er</sup> Juillet, 1903 (x. s.), et ainsi de suite les 2 Janvier (x. s.) et 1<sup>er</sup> Juillet (x. s.) de chaque année jusqu'au remboursement complet du présent emprunt.

L'amortissement se fera dans une période d'au plus de quatre-vingt-dix-huit ans, comptés à partir du 2 Janvier, 1903 (x. s.), au moyen d'un amortissement de 0.087538 pour cent l'an, calculé sur le montant primitif de l'emprunt, et devant s'effectuer par voie de rachat au-dessous du pair par les soins de l'Administration de la Dette Publique Ottomane, et par tirages au sort annuels au pair, si des rachats ne peuvent pas s'effectuer au-dessous du pair.

Les tirages auront lieu deux mois avant l'échéance du coupon au 2 Janvier (x. s.), et le paiement des titres amortis sera effectué simultanément avec le paiement de ce coupon. Les tirages auront lieu par les soins et aux bureaux de l'Administration de la Dette Publique Ottomane à Constantinople, la première fois le 2 Novembre, 1903 (x. s.). Le résultat de chaque tirage, comme toutes les annonces concernant le service du présent emprunt, seront publiés dans deux journaux de Constantinople, deux journaux de Berlin, un journal de Francfort-sur-le-Mein, deux journaux de Paris, et un journal de Londres.

Lors du remboursement des obligations sorties aux tirages, tous les coupons non échus à la date fixée pour le remboursement devront se trouver attachés aux titres, et les coupons manquants seront déduits du montant à rembourser au porteur du titre amorti.

Les coupons échus qui n'auront pas été présentés à l'encaissement dans les cinq années qui suivront la date de leur échéance, ainsi que les obligations sorties aux tirages et non présentées à l'encaissement dans les quinze années qui suivront le jour de leur exigibilité, seront prescrits au profit du Trésor Impérial Ottoman.

Le Gouvernement Impérial Ottoman se réserve le droit de retirer de la circulation à toute époque les obligations du présent emprunt, en les remboursant au pair après un préavis public d'au moins deux mois.

No. 9.

Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received March 16.)

(No. 124.)

My Lord,

Constantinople, March 10, 1903.

IN continuation of my despatch No. 120 of the 9th instant, I have the honour to inclose copy of the Statutes of the Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad ("en formation"), which were signed by the Minister of Finance and the representatives of the Anatolian Railway on the 5th instant.

The total share capital of the Company is fixed, for the present, at 600,000L., of which 10 per cent. is to be held inalienably by the Anatolian Railway Company, and a further 10 per cent. may be acquired by the Ottoman Government.

On the other hand, the Administrative Council of the new Company (Board of Directors) is to consist of eleven members, of whom at least three will be nominated by the Anatolian Railway and three must be Ottoman subjects. The Germans and the Turks together will, therefore, have a permanent majority of votes on the Board.

I have, &c.  
(Signed) N. R. O'CONOR.

Inclosure in No. 9.

Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad.

Statuts.

LA soussignée Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie à Constantinople :

En vue de réaliser la Concession accordée à la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie susnommée, par Convention en date du 5 Mars (20 Février), 1903 (1318), pour la construction et l'exploitation de la ligne de Konia à Bassorah et embranchements, ainsi que toutes les dépendances du dit chemin de fer accordées par le Gouvernement Impérial Ottoman et des engagements qu'elle comporte, forme une Société Anonyme Ottomane, qui sera soumise aux clauses et conditions suivantes :—

#### TITRE I.—Formation et Objet de la Société, Dénomination, Siège.

Article 1<sup>er</sup>. Il est formé entre la Soussignée et tous les propriétaires des actions ci-après créées, une Société Anonyme Ottomane ayant pour objet de construire, administrer, et exploiter les lignes du chemin de fer indiquées dans la Convention et Cahier des Charges échangés en date du 5 Mars (20 Février), 1903 (1318), entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie, conformément aux stipulations de la dite Convention et Cahier des Charges. La Société pourra aussi s'intéresser par achat de titres à des Sociétés nouvelles ou déjà existantes de construction et d'exploitation de chemins de fer dans l'Empire Ottoman.

Art. 2. La Société prend la dénomination de "Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad," et sera soumise aux Lois et Règlements de l'Empire en qualité de Société Ottomane.

Art. 3. La Société a son siège à Constantinople et pourra établir des succursales dans toute autre ville de l'Empire Ottoman ou à l'étranger.

Art. 4. La durée de la Société est fixée à quatre-vingt-dix-neuf années, sauf le cas de dissolution anticipée ou de prorogation. Cette durée sera prolongée conformément à l'Article II de la Convention en date du 5 Mars (20 Février), 1903 (1318).

#### TITRE II.—Apport et Transfert de la Concession à la Société.

Art. 5. La Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie apporte à la nouvelle Société la Concession qui lui a été octroyée par le Gouvernement Impérial Ottoman avec tous les droits, privilèges, et avantages y attachés ou en dérivant, et la nouvelle Société devient titulaire et propriétaire de la dite Concession, et se trouve substituée à tous les droits et obligations du concessionnaire. Toutefois, la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie garde, pour son propre compte exclusif, les droits et obligations qui ne regardent que les anciennes lignes, et notamment ceux de ces droits et obligations qui découlent des Articles II, XXXIII, et XXXVII de la Convention du 5 Mars (20 Février), 1903 (1318). Remise sera faite par la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie à la nouvelle Société des Firmans, Conventions, actes, et documents quelconques concernant la Concession.

Art. 6. Le fonds social se compose du capital-actions et des obligations qui seront émises ultérieurement selon les besoins résultant de l'application des clauses et conditions des actes de Concession. Le capital-actions initial de la Société est de 15,000,000 fr., soit 12,240,000 marks, soit 600,000L., divisé en 30,000 actions au



montant nominal de 500 fr., soit 408 marks, soit 201 chacune. Le capital-actions pourra être augmenté de 50 pour cent par l'assemblée générale.

La Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie souscrira 10 pour cent du capital-actions; ces actions seront inaliénables et la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie ne pourra pas s'en dessaisir sans le consentement du Gouvernement Impérial Ottoman.

Le Gouvernement Impérial Ottoman aura aussi le droit de souscrire jusqu'à concurrence de 10 pour cent du capital-actions.

Art. 7. La Société ne sera définitivement constituée qu'après la souscription de la totalité du capital et le versement du premier dixième de ce capital.

Des certificats provisoires constatant les versements seront remis aux souscripteurs pour être échangés contre des titres définitifs après le versement de la moitié du capital. Toutefois, les actions souscrites par la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie resteront inscrites au nom de cette Société.

Les actions seront libellées d'une part en Turc et de l'autre en Allemand, en Français et en Anglais.

Les 90 pour cent restants seront appelés au fur et à mesure des besoins de la Société, conformément aux décisions du Conseil d'Administration et après avis inséré, trente jours d'avance au moins, dans plusieurs journaux officiels ou non, se publiant à Constantinople ou dans d'autre pays.

Art. 8. Les titres sont nominatifs jusqu'au paiement de la moitié du montant des actions; leur négociation ne peut avoir lieu avant le versement du premier dixième. La négociation s'opère par un transfert sur les registres de la Société, signé par le concessionnaire et le cédant et l'un des Administrateurs; mention de ce transfert est faite sur le titre.

Après leur libération de moitié les actions seront au porteur.

Art. 9. Toute action est indivisible à l'égard de la Société, qui n'en reconnaît aucun fractionnement.

Les héritiers ou ayants cause d'un actionnaire ne peuvent pour quelque motif que ce soit provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

Art. 10. Tout versement en retard porte intérêt de plein droit en faveur de la Société à raison de 6 pour cent par an, à compter du jour de l'exigibilité et sans aucune mise en demeure.

Art. 11. A défaut de paiement des versements à leurs échéances, la Société poursuit les débiteurs et peut faire vendre les actions en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions sont publiés comme défaillants par la voie des journaux, et quinze jours après cette publication il est procédé à la vente des actions pour le compte et aux risques et périls du retardataire, sans aucune mise en demeure ni formalité judiciaire; cette vente a lieu dans les Bourses de Constantinople et de Berlin, et dans d'autres Bourses si les actions sont cotées, et, dans le cas contraire, aux enchères publiques.

Les titres ainsi vendus deviennent nuls de plein droit; il en est délivré aux acquéreurs de nouveaux sous les mêmes numéros.

Le prix de la vente s'impute dans les termes de droit sur ce qui est dû à la Société par l'actionnaire exproprié, qui reste passible de la différence ou profit de l'excédent.

### TITRE III.—Administration de la Société.

Art. 12. La Société est administrée par un Conseil d'Administration composé d'au moins onze membres. Au moins trois membres du Conseil d'Administration seront nommés par la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie, qui exercera ce droit par son Conseil d'Administration. Les autres Administrateurs seront nommés par l'assemblée générale. Trois membres du Conseil d'Administration seront sujets Ottomans.

Le Conseil d'Administration se réunit à Constantinople.

Art. 13. La durée des fonctions des membres du Conseil d'Administration est de trois ans; la première année sera calculée à partir de la constitution de la Société jusqu'à la clôture de l'assemblée générale ordinaire subséquente à l'expiration de l'exercice correspondant. Le Conseil se renouvelle chaque année par la sortie d'un tiers de ses membres. Les membres sortants sont désignés par le sort pour les deux

premières années et ensuite par voie d'ancienneté. Dans le cas où parmi les membres sortants il se trouverait des personnes nommées par la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie, celle-ci aura à nommer leurs remplaçants.

Les membres sortants peuvent toujours être réélus.

Art. 14. Le Conseil d'Administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige, et au moins une fois par mois. La présence de plus de la moitié des membres au moins est nécessaire pour la validité des délibérations.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents. En cas de partage, la proposition est renvoyée au Conseil suivant, et alors, en cas de nouveau partage, elle est rejetée.

Art. 15. Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux transcrits sur un registre spécial, et signé par les Administrateurs qui y ont pris part. Les copies ou extraits de ces délibérations, pour faire foi, doivent être signés par le Président du Conseil ou celui qui le remplace.

Art. 16. Chaque Administrateur doit être propriétaire de dix actions inaliénables pendant la durée de ses fonctions; elles seront frappées d'un timbre indiquant l'inaliénabilité et déposées dans la caisse sociale.

Art. 17. En cas de vacance par décès, démission, ou autre cause le Conseil pourvoit provisoirement au remplacement jusqu'à la prochaine assemblée générale qui précède à l'élection définitive.

Art. 18. Chaque année le Conseil nomme parmi ses membres un Président et un ou plusieurs Vice-Présidents.

En cas d'absence du Président et des Vice-Présidents le Conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions du Président.

Art. 19. Les Administrateurs qui résident à l'étranger et ceux qui seront accidentellement absents peuvent se faire représenter dans les délibérations par un de leurs collègues, sans que celui-ci puisse réunir plus de trois votes, y compris le sien.

Art. 20. Le Conseil a les pouvoirs les plus étendus pour l'administration des biens et affaires de la Société; il peut même transiger et compromettre, il arrête les comptes qui doivent être soumis à l'assemblée générale et propose les répartitions de dividendes.

Le Président du Conseil d'Administration représente, soit personnellement, soit par un mandataire, la Société en justice tant en demandant qu'en défendant.

Art. 21. Le Conseil peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à un ou plusieurs de ses membres par un mandat spécial pour les objets déterminés ou pour un temps déterminé.

Il peut aussi les déléguer pour l'expédition des affaires courantes à une ou plusieurs personnes prises en dehors de son sein.

Art. 22. Les Administrateurs reçoivent des jetons de présence dont la valeur est fixée par l'assemblée générale, indépendamment de la quote-part qui leur est allouée dans les bénéfices nets.

### TITRE IV.—Assemblée générale.

Art. 23. L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

Art. 24. Il est tenu une assemblée générale ordinaire chaque année dans le courant des six premiers mois. Le lieu de la réunion est fixé par le Conseil d'Administration.

En outre, l'assemblée peut être convoquée extraordinairement en cas de besoin par le Conseil d'Administration.

Art. 25. L'assemblée générale se compose des actionnaires qui possèdent, soit à titre de propriétaire, soit à titre de mandataire, trente actions au moins.

Tout membre de l'assemblée générale a droit à autant de votes qu'il possède comme propriétaire ou mandataire de fois trente actions, mais sans qu'il puisse jamais réunir plus de 100 voix.

Art. 26. Les convocations doivent être faites par un avis annoncé par la voie de la presse, un mois avant l'époque de la réunion, ainsi qu'il est indiqué à l'Article 7.

Art. 27. L'assemblée est régulièrement constituée lorsque les membres présents ou représentés réunissent le quart du fonds social.

Pour vérifier si le quart du fonds social est représenté, tous les actionnaires ayant droit de prendre part à l'assemblée sont invités par les avis de convocation à déposer leurs titres dans les dix jours aux lieux indiqués par le Conseil.



Si, à la première réunion, le nombre d'actions représentées n'est pas suffisant, une nouvelle assemblée est convoquée et elle délibère valablement quelle que soit la portion du capital représentée par les actionnaires présents, mais seulement sur l'ordre du jour de la première convocation.

Cette nouvelle réunion doit avoir lieu à quinze jours au moins et un mois au plus d'intervalle, et les convocations peuvent n'être faites que vingt jours à l'avance.

Art. 28. L'assemblée générale est présidée par le Président du Conseil ou, à son défaut, par un Administrateur désigné par le Conseil.

Deux des plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs. Le bureau désigne le Secrétaire.

Art. 29. Les délibérations sont prises à la majorité des voix.

L'ordre du jour est arrêté par le Conseil.

Il n'y est porté que les propositions émanant du Conseil et celles qui lui auront été communiquées vingt jours au moins avant la réunion avec la signature d'actionnaire représentant au moins 10 pour cent du capital.

Il ne peut être mis en délibération que les objets portés à l'ordre du jour.

Art. 30. L'assemblée générale désignera, soit parmi les actionnaires, soit parmi les personnes étrangères à la Société, un ou plusieurs Commissaires chargés de la vérification des comptes.

Art. 31. L'assemblée générale annuelle entend le Rapport que le Conseil doit lui présenter chaque année sur la situation des affaires de la Société et celui des Commissaires sur les comptes.

Elle discute, approuve ou rejette les comptes.

Elle fixe le dividende.

Elle nomme les Administrateurs à remplacer.

Elle délibère et statue souverainement sur tous les intérêts de la Société et confère au Conseil d'Administration tous les pouvoirs supplémentaires qui seraient reconnus utiles.

L'assemblée ne peut décider l'augmentation du capital qu'avec une majorité réunissant les deux tiers au moins des actionnaires présents ou représentés.

Art. 32. Les délibérations de l'assemblée générale sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial et signé par les membres du bureau.

Une feuille de présence contenant les noms et domiciles des actionnaires membres de l'assemblée et le nombre d'actions dont chacun est porteur est signée par les membres présents et annexée au procès-verbal pour être communiquée à tout ayant droit.

Art. 33. Les copies ou extraits des délibérations pour faire foi doivent être signés par le Président du Conseil ou celui qui le remplace.

Art. 34. Les décisions de l'assemblée générale prises en conformité des présents Statuts sont obligatoires même pour les actionnaires absents ou dissidents.

#### TITRE V.—Inventaires et Comptes Annuels.

Art. 35. L'année sociale commence le 1<sup>er</sup> Janvier et finit le 31 Décembre.

Par exception le premier exercice comprendra le temps écoulé entre la constitution définitive de la Société et le 31 Décembre suivant.

A la fin de chaque année sociale il est dressé par les soins du Conseil un inventaire général de l'actif et du passif.

Cet inventaire ainsi que le bilan et les comptes sont mis à la disposition des Commissaires quarante jours avant l'assemblée générale annuelle. Ils sont ensuite présentés à l'assemblée.

Tout actionnaire ayant droit de prendre part à l'assemblée peut en prendre communication.

#### TITRE VI.—Partage des Bénéfices et Amortissement.

Art. 36. Sur les bénéfices nets disponibles de chaque exercice, ainsi qu'ils résulteront des bilans établis par le Conseil d'Administration on prélèvera :—

(1.) 10 pour cent pour le fonds de réserve, jusqu'à ce que celui-ci ait atteint le quart du capital nominal de la Société;

(2.) Le surplus sera employé pour payer aux actionnaires un premier dividende, jusqu'à concurrence de 5 pour cent d'intérêts sur le montant versé des actions;

(3.) De l'excédent éventuel les Administrateurs recevront 10 pour cent à titre de tantième, et les actionnaires auront droit au solde de 90 pour cent, qui sera réparti à titre de dividende à moins que l'assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'Administration, ne décide l'emploi d'une part de la somme disponible à la création de réserves extraordinaires.

Art. 37. L'assemblée générale pourra prélever chaque année un tant pour cent sur les bénéfices nets pour amortir un nombre déterminé d'actions à échoir par voie de tirage au sort. Les actions amorties continueront à jouir du dividende, mais n'auront pas droit à l'intérêt.

#### TITRE VII.—Fonds de Réserve.

Art. 38. Le fonds de réserve se compose de l'accumulation des sommes prélevées sur les bénéfices annuels en conformité de l'Article 36.

Il est destiné à faire face aux dépenses extraordinaires ou imprévues.

Art. 39. En cas d'insuffisance des produits d'une année pour donner un intérêt ou dividende de 5 pour cent par action, la différence peut être prélevée sur le fonds de réserve.

Art. 40. A l'expiration de la Société et après la liquidation de ses engagements le fonds de réserve sera partagé entre toutes les actions.

#### TITRE VIII.—Prorogation, Dissolution, Liquidation.

Art. 41. Le Conseil d'Administration peut, à toute époque et pour quelque cause que ce soit, proposer à l'assemblée générale, convoquée à cet effet, la prorogation, la dissolution, et la liquidation de la Société, ainsi que tout projet de fusion avec d'autres Sociétés. Toutefois, la prorogation ou la fusion, s'il y a lieu, ne pourra se faire qu'avec l'autorisation du Gouvernement Impérial.

Art. 42. En cas de perte des trois quarts du fonds social, les Administrateurs convoquent l'assemblée générale à l'effet de statuer sur la question de savoir s'il y a lieu de prononcer la dissolution de la Société ou de continuer des opérations.

Art. 43. A l'expiration de la Société ou en cas de dissolution anticipée, l'assemblée générale convoquée règle le mode de liquidation et nomme un ou plusieurs liquidateurs.

Pendant la liquidation les pouvoirs de l'assemblée générale continuent comme pendant l'existence de la Société.

Les liquidateurs peuvent, en vertu d'une délibération de cette assemblée et avec l'autorisation du Gouvernement Impérial, faire le transfert à toute Société ou à tout particulier des droits, actions, et obligations de la Société dissoute.

Art. 44. Les assemblées générales extraordinaires, appelées à statuer sur les objets indiqués au présent titre, ne seront valablement constituées que si elles réunissent un nombre d'actions représentant la moitié au moins du capital social.

Les présents Statuts ont été dressés en conformité de l'Iradé Impérial transmis par Tezkéré Grand Viziriel en date du 5 Zilhadjé, 1320, et 19 Février, 1318.

Constantinople, le 20 Férier, 1318 (5 Mars, 1903).

Certifié conforme à l'original :

Le Directeur du Bureau de Traduction du Ministère  
du Commerce et des Travaux Publics :  
(L.S.) (Signé) MOUHIB.

(L.S.) (Signé)

ZIHNI.  
ARTHUR GWINNER.  
KURT ZANDER.  
HUGUENIN.



No. 10.

*Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received March 16.)*

(No. 126. Confidential.)

My Lord,

Constantinople, March 10, 1903.

IN my despatch No. 103 of the 25th ultimo, I had the honour to inclose to your Lordship a copy of the Contract signed in Paris on the 18th ultimo between the Deutsche and Imperial Ottoman Banks with regard to the Bagdad Railway, and in my despatch No. 124 of the 10th instant to inclose a copy of the Statutes of the loan which is to be issued in this connection.

I asked M. Constans on the 6th instant whether he had heard anything of an intention to set aside 10 per cent. of the capital for the Ottoman Government, to which he answered in the negative. He seemed, I thought, rather inclined to doubt the accuracy of the report, and he reminded me that the French group had only consented to the Anatolian Railway being allotted 10 per cent. on condition that they themselves were given an equal sum out of the Swiss participation to be placed under the control of a French bank.

He then read to me, confidentially, a despatch forwarding the Contract of the 18th February, in which M. Delcassé stated that, in acknowledging its receipt, he had reminded the senders that he still adhered to the declaration he had made in the Chamber of Deputies on the 24th March, 1902, which was to the effect that the approval of the French Government would only be given to the project provided there was absolute and entire equality between the French and German participation in every respect.

This statement of M. Delcassé was, M. Constans said, clear and explicit. If, therefore, the Germans attempted to outwit them by allotting 10 per cent. to the Turkish Government, which would naturally be under their control, they would certainly defeat their own ends.

He noticed, he added, in the Contract between the banks, that an equal share was reserved for England in case a British group decided to participate. He hoped the railway would be an international concern, and he would much sooner see the Company finally established with, than without, British participation.

I have, &amp;c.

(Signed) N. R. O'CONOR.

No. 11.

*Messrs. Baring Bros. and Co. to the Marquess of Lansdowne.—(Received March 20.)*

(Private.)

My Lord,

8, Bishopsgate Within, London, March 20, 1903.

WE have the honour to inclose you copy of a letter received this morning from Mr. Gwinner, of the Deutsche Bank.

Lord Revelstoke returns to town on Sunday evening, and proposes to leave London for Paris by the 2 o'clock train on Monday, to attend the meeting referred to, and should there be any point on which you desire to see him previously, he would have pleasure in calling on you at any hour and place you suggest.

We have, &amp;c.

For Baring Bros. and Co. (Limited),

(Signed) G. FARRER, Director.

Inclosure 1 in No. 11.

*Mr. Gwinner to Lord Revelstoke.*

Dear Lord Revelstoke,

Berlin, March 18, 1903.

I HAVE been much pleased to hear from Sir Clinton Dawkins that you will undertake to officially represent the British group which is about to take an interest in the Bagdad Railway.

A meeting has been arranged with Sir Clinton Dawkins, in Paris, on Tuesday morning next, when I hope to see you. We will then have an opportunity of discussing and settling details. Meanwhile, and in reply to an inquiry from Sir Clinton Dawkins, who tells me to place myself in communication with you, I beg to say that the several participations in the capital of the Bagdad Railway Company are to be as follows:—

The Anatolian Railway Company .. .. .	10 per cent.
.. French group .. .. .	25 "
.. German .. .. .	25 "
.. British .. .. .	25 "
The other countries: Austria, Switzerland, &c. .. .. .	15 "

I further inclose draft of a letter which I am ready to give you if we come to terms, and in order to comply with the desire of His Majesty's Government.

The Convention signed with the Ottoman Government is under print, and I will hand you additional copies thereof in Paris, or earlier by mail.

With reference to a Constantinople telegram in Saturday's "Times," I beg to say that there is no such secret Convention. At the desire of the Turkish Government, we have been obliged to give two letters, of which I will send you copies as soon as I have received them from Constantinople. One of the letters states that the Anatolian Railway Company will not raise a claim against the Turkish Government, that all future sections of the Bagdad line shall be subventioned in the same manner by dimes as the first section; in other words, the Ottoman Government is free to decide on that point later. The other letter is a repetition of a previous declaration which the Anatolian Company, on behalf of the Bagdad Company, and at the desire of the Ottoman Government, has been obliged to give, to the effect that we will not favour foreign colonization along the line. Nobody having ever considered such colonization but irresponsible outsiders, we have not even discussed with the Ottoman Government about this point, but simply fulfilled their desire.

I am sending a copy of this letter to Sir Clinton Dawkins.

Meanwhile, I remain, &amp;c.

(Signed) A. GWINNER.

P.S.—It would be desirable that you should be able to name in Paris the British Directors for the Bagdad Board and the Railway contractor you would like to appoint to the Board of Construction Company.

A. G.

Inclosure 2 in No. 11.

*Draft of Letter.*

IN conformity with your desire, I beg to state that myself and my friends will use their best endeavours to bring about the control and working of the Anatolian Railway Company's line from Haida Pasha to Konia as part of an internationally-controlled railway line from sea to sea. This undertaking is given on condition that the British group you represent, which is about to join in the Bagdad Railway, shall continue to use their best endeavours towards the realization of this scheme, and particularly favouring such measures as will enable the Turkish Government to give and fulfil the guarantees promised in aid of building the railway.

It is further understood that you shall give us a satisfactory assurance to the effect that if and when we shall have been able to bring about the international control of the Anatolian line, upon a similar basis as the control of the Bagdad Railway in which your group is joining, then His Majesty's Government will aid to achieve the following subjects:—

1. To allow Turkey to increase her customs revenue and pledge the increase for the Bagdad Railway guarantees;
2. To secure for the Bagdad Railway line as large a share as possible of the Indian mail and passenger service, as soon as a route shall be established via the Persian Gulf shorter than via Suez;
3. To provide at Koweit all terminal facilities required, including an Ottoman custom-house.

[563]

G



Regarding this latter point, I wish to add that it is purely a desideratum from the economical point of view. Indeed, it would be most prejudicial to traffic on the Bagdad Railway if the Turkish custom-house should not be established at Koweit, but somewhere in the desert, say at Zobeir, which is the junction for Bussorah. Goods must pass the custom-house, where they are unloaded from ship to rail; to oblige merchants to unload once more, where no agents, officers, and facilities can be kept, would seriously hamper trade and largely reduce the practical value of the railway to the public and to its owners.

I beg to kindly confirm your agreeing to the above, and am, &c.

(Signed)

*Chairman of the Ottoman Railway of Anatolia.*

Berlin, , 1903.

#### No. 12.

*Sir N. O'Connor to Foreign Office.—(Received March 23.)*

(Private and Confidential.)  
(Telegraphic.)

*Pera, March 23, 1903.*

M. TONS will telegraph to-day to impress on French group importance of close and friendly understanding with English in connection with Bagdad Railway.

Babington Smith and I think it very desirable that Dawkins be informed before to-morrow's meeting in Paris.

#### No. 13.

*Memorandum given to Lord Revelstoke, March 23.*

*Formula for the Assurances to be given by His Majesty's Government.*

1. TO agree to a reasonable increase of the Turkish Customs Tariff in connection with the pending negotiations for a new Commercial Treaty, and to offer no opposition to the inclusion of a portion of the increased customs revenue among the guarantees for the Bagdad Railway.

2. Should the new route offer substantial advantages over existing routes for the carriage of mails and passengers to India, to make use of it for the purpose upon terms to be agreed upon between His Majesty's Government and the Company.

3. To give assistance, not, of course, pecuniary, towards the provision of a terminus with proper facilities at or near Koweit, and co-operate in procuring convenient customs arrangements.

#### No. 14.

*Memorandum by the Marquess of Lansdowne.*

I HAD an interview with Lord Revelstoke this morning and with Lord Revelstoke and Sir E. Cassel this afternoon upon the subject of the Bagdad Railway. Lord Revelstoke left with me the Memorandum marked (A), giving an account of the meeting which took place at Paris on the 24th March. He also gave me copies of his correspondence with Mr. Gwinner marked (B), and we had some conversation as to the amendments which Lord Revelstoke proposed to insert in the assurances asked for by Mr. Gwinner.

I told Lord Revelstoke and Sir E. Cassel that a serious attempt\* was apparently being made to discredit the enterprise, and to render it impossible for His Majesty's Government to associate themselves in any way with it, upon the ground that it was closely connected with the German Government and detrimental to British interests.

\* *Vide* articles in "National Review" and "Spectator" of April .

We felt that, until we were better able to judge of the proportions which this hostile movement might assume, it would be desirable that we should avoid giving it any further encouragement. The matter would come before Parliament before the House adjourned, and we should, therefore, be better able in a few days to decide as to our future action. My own view was that the attack was founded upon misapprehensions, and I strongly deprecated any modification of the attitude which we had hitherto assumed. I was assured by Sir E. Cassel and Lord Revelstoke that they had up to the present in no way committed His Majesty's Government. The formula given to Lord Revelstoke on the 23rd March had been used only for the purpose of sketching "suggestions" which might be made to His Majesty's Government on the part of the British group, should the British and foreign groups be able to come to terms. It was in these circumstances entirely for us to decide whether we desired to proceed further, and if the negotiations were continued, nothing could be concluded either as to the constitution of the Board of Directors or as to other matters of detail until we had been thoroughly satisfied. They explained to me that, in their view, the participation was to take place upon a "basis of absolute equality as between English, French, and German interests," and that "no one group was to be given any superiority or control." They also explained that the Anatolian Railway would be amalgamated with the main project, and that the three members of the Board who had been described as to be nominated by the Anatolian Railway would be nominated by the whole Board. France, Germany, and England would have eight members each, and no one Power would, therefore, be able to override the wishes of the other two, which would command 16 votes out of a total of 30.

(Signed) LANSDOWNE.

*Foreign Office, April 7, 1903.*

#### Annex (A).

*Memorandum.*

*April 7, 1903.*

(Confidential.)

LORD REVELSTOKE had the pleasure of calling on Lord Lansdowne on the morning of the 30th March, and gave him a short account of the Conference held in Paris on the 24th March, at which he was present with Sir Clinton Dawkins, Sir Ernest Cassel, and Mr. Gwinner.

Lord Revelstoke thanked Lord Lansdowne for having been so good as to have communicated to him, through the British Embassy in Paris, the details of the assurances which His Majesty's Government would be prepared to give.

At the meeting in Paris, Lord Revelstoke handed a Memorandum to Mr. Gwinner, headed, "Suggestions for Negotiations with His Majesty's Government" (a copy of which is hereto annexed, marked (A)), embodying the objects for which, in the opinion of the representatives of the English group present, the assistance of His Majesty's Government might be obtained.

Mr. Gwinner expressed himself as generally satisfied with the terms of this Memorandum, but said that he would like, with reference to paragraph 1, a statement of a somewhat more precise character. If, for instance, it could be stated that the increased customs revenues should be applied to the extent of 75 per cent. as guarantees for the Bagdad Railway, and that the remainder should be applied to further securing the Turkish bondholders; or, failing this, if it were indicated that the increased customs should only be applied to these purposes, it would be more acceptable. It was pointed out to him that in all probability no commitment of this kind could be obtained from the English Government. Mr. Gwinner then said he would consider the matter and see whether he could submit a draft which might be acceptable.

It was pointed out to Mr. Gwinner that it appeared essential that the representatives of the respective groups should have complete knowledge of the respective positions held by them. Mr. Gwinner stated that he would prefer not to mention this subject to the French group at the present moment, inasmuch as he was anxious to obtain from them concessions in exchange for the share in the control of the Anatolian Railway. He explained that he considered it a great advantage to obtain for the Bagdad Railway the control of the Cassaba Railway—an object which might be secured if the influence of the French group were asserted in that direction. The English representatives, without expressing any opinion as to the desirability of acquiring the Cassaba line, submitted that there appeared to be no objection to putting forward to the French group Mr. Gwinner's demands in exchange for and with a view to procuring the control of the Anatolian line.

Mr. Gwinner finally concurred in this view, and undertook to communicate with the French group accordingly.



*International Directorate for Railway.*

The English representatives pointed out that it would be desirable to arrive at an agreement for the appointment of the Directors by the respective groups on a permanent basis. In the same manner as the original members of the Board were to be appointed by the respective groups, so any member leaving the Board should be replaced on the Board by which he was appointed. In this manner the groups respectively would always have the same number of representatives on the Board.

Lord Revelstoke briefly described to Lord Lansdowne the *modus operandi* proposed by Mr. Gwinner, and reported that it had been arranged that the business should be apportioned as follows:—

- 25 per cent. Germany.
- 25 per cent. England.
- 25 per cent. France.
- 10 per cent. Anatolian Railway.
- 15 per cent. minor nations.

*Note.*—Sir Ernest Cassel suggested that France, Germany, and England should each have 26 per cent., so that no one of the three principal groups should be able, by combining with the two smaller participations, to block the wishes of the other two groups. Mr. Gwinner was anxious the proportions should stand as above. The point was left in abeyance.

*Appointment of Directors.*

It was decided that at each of the annual meetings the appointments on the Board of the Bagdad Railway should be made in such a manner that there should always remain eight members of the Board delegated by each of the French, German, and English groups, three by the Swiss group, and three by the Anatolian Railway, making in all thirty members—the limit agreed upon for the constitution of the Board.

SCHEDULE (A).

*Bagdad Railway.*

*Suggestions for Negotiations with His Majesty's Government.*

March 24, 1903.

(Confidential.)

1. To agree to a reasonable increase of the Turkish Customs Tariff in connection with the pending negotiations for a new Commercial Treaty, and to offer no opposition to the inclusion of a portion of the increased customs revenue among the guarantees for the Bagdad Railway.

2. Should the new route offer substantial advantages over existing routes for the carriage of mails to India, to make use of it for the purpose upon terms to be agreed on between His Majesty's Government and the Company.

3. To give assistance—not, of course, pecuniary—towards the provision of a terminus, with proper facilities at or near Koweit, and co-operate in procuring convenient Customs arrangements.

Annex (B).

*Lord Revelstoke to the Marquess of Lansdowne.*

(Private.)

Dear Lord Lansdowne,

8, Bishopsgate Within, London, April 6, 1903.

I FORWARD you inclosed copy of a letter received this morning from Mr. Gwinner.

I inclose also the draft of a letter as I consider it ought to be written, in accordance with the memorandum received from you on the 23rd ultimo.

You will notice that the point in which the wording of the letter received to-day differs from the above referred to consists in the amplification of the second paragraph, the letter from Mr. Gwinner reading—

“... upon a similar basis as the control of the Bagdad Railway in which your group is joining, then His Majesty's Government will aid to achieve the following objects.”

I conceive that you will agree that this paragraph should be amended as follows:—

“... under the same control as that of the Bagdad Railway in which your group is joining, then His Majesty's Government will be prepared to render assistance as follows.”

Referring to the paragraphs which follow, Nos. (1) and (2) are textually the same as your Memorandum of the 23rd March.

Paragraph (3) adds the word “there” and the word “Ottoman” in the concluding sentence, reading: “and co-operate in procuring there convenient Ottoman Customs arrangements.” The addition of the word “there” calls for no criticism; I doubt, however, whether you will see your way to acquiesce in “Ottoman” being added before the word “Customs.”

I shall be obliged if you will be good enough to give me an expression of opinion on the above points, so that I may be in a position to send an early reply to Mr. Gwinner in Berlin.

Believe me, &c.

(Signed) REVELSTOKE.

Inclosure 1 in Annex (B).

*Mr. Gwinner to Lord Revelstoke.*

Berlin, April 3, 1903.

Dear Lord Revelstoke,

IN conformity with your desire, I beg to state that myself and my friends will use their best endeavours to bring about the control and working of the Anatolian Railway Company's line from Haidar-Pacha to Konia as part of an internationally-controlled railway line from sea to sea. This undertaking is given on condition that the British group you represent, which is about to join in the Bagdad Railway, shall continue to use their best endeavours towards the realization of this scheme, and particularly favour such measures as will enable the Turkish Government to give and fulfil the guarantees promised in aid of building the railway.

It is further understood that you shall give us a satisfactory assurance to the effect that if and when we shall have been able to bring about the international control of the Anatolian line upon a similar basis as the control of the Bagdad Railway, in which your group is joining, then His Majesty's Government will aid to achieve the following objects:—

1. To agree to a reasonable increase of the Turkish Customs Tariff in connection with the pending negotiations for new Commercial Treaties, and to offer no opposition to the inclusion of a portion of the increased customs revenue among the guarantees for the Bagdad railroad.

2. Should the new route offer substantial advantages over existing routes for the carriage of mails to India, to make use of it for the purpose upon terms to be agreed on between His Majesty's Government and the Company.

3. To give assistance—not, of course, pecuniary—towards the provision of a terminus, with proper facilities, at or near Koweit, and co-operate in procuring there convenient Ottoman Customs arrangements.

I beg you will kindly confirm your agreeing to the above, and am, &c.

(Signed)

ARTHUR GWINNER,

*Chairman of the Ottoman Railway of Anatolia.*

Inclosure 2 in Annex (B).

*Draft of Letter suggested to be written by Mr. Gwinner, in place of that dated April 3, 1903, attached.*

April 1903.

IN conformity with your desire, I beg to state that myself and my friends will use their best endeavours to bring about the control and working of the Anatolian Railway Company's line from Haidar-Pacha to Konia, as part of an internationally-controlled railway line from sea to sea. This undertaking is given on condition that the British group you represent, which is about to join in the Bagdad Railway, shall continue to use their best endeavours towards the realization of this scheme, and particularly favour such measures as will enable the Turkish Government to give and fulfil the guarantees promised in aid of building the railway.

It is further understood that you shall give us a satisfactory assurance to the effect that if and when we shall have been able to bring about the international control of the Anatolian line under the same control as that of the Bagdad Railway, in which your group is joining, then His Majesty's Government will be prepared to render assistance as follows:—

1. To agree to a reasonable increase of the Turkish Customs Tariff in connection with the pending negotiations for new Commercial Treaties, and to offer no opposition to the inclusion of a portion of the increased customs revenue among the guarantees for the Bagdad railroad.

2. Should the new route offer substantial advantages over existing routes for the carriage of mails to India, to make use of it for the purpose upon terms to be agreed on between His Majesty's Government and the Company.

3. To give assistance—not, of course, pecuniary—towards the provision of a terminus, with proper facilities at or near Koweit, and co-operate in procuring there convenient Customs arrangements.

I beg you will kindly confirm your agreeing to the above, and am, &c.



No. 15.

*The Marquess of Lansdowne to Lord Revelstoke.*

(Confidential.)

My dear Revelstoke,

Foreign Office, April 10, 1903.

I AM obliged for your letter of yesterday's date, in which you inclosed a copy of your telegrams of the 7th to Mr. Gwinner.

I am greatly indebted to you for the consideration which you and those who are acting with you have shown for the convenience of His Majesty's Government.

I feel sure that my colleagues understand that it would not be fair to leave you in suspense a day longer than is absolutely necessary.

I am communicating as to this with the Prime Minister, who will no doubt call a Cabinet at the earliest possible moment.

With renewed thanks, I am, &c.

(Signed) LANSDOWNE.

No. 16.

*The Marquess of Lansdowne to Sir C. Scott.*

(No. 86.)

(Extract.)

Foreign Office, April 14, 1903.

I TOOK the opportunity of asking the Russian Ambassador to-day whether he had noticed the attention which our newspapers had lately been paying to the Bagdad Railway question. I explained that I was not in a position to discuss that question officially, and, as he had no doubt observed, we were as yet uncommitted. It would, however, be most interesting to me to know how he regarded the matter. My own personal feeling, I said, had always been in favour of giving an international character to these great enterprises.

His Excellency said that the Russian Government had never liked the scheme, which they regarded as intended to give Germany a dangerous preponderance in Asia Minor.

I replied that I understood this feeling if the railway were indeed to be a German railway. My information was, however, to the effect that the scheme had undergone considerable modifications, and that the British financiers who were interesting themselves in the matter were to be approached on quite a different basis. France, Germany, and Great Britain were, I believed, to be offered an absolutely equal participation; and each of the three groups was to have the same number of Directors. Out of a total of thirty, eight would be assigned to Great Britain and the same number to France and Germany, the remaining six being given to the other parties interested. This arrangement would obviously put it out of the power of any one group to dominate the rest. His Excellency seemed impressed by my statement, and asked me whether I had any objection to his repeating it to the Russian Government. I said that he might do so, but I begged him to make it clear that any opinions which I had expressed were my own only, and given to him without prejudice. I did not, moreover, pretend to any knowledge of Company promotion, and I felt that I was at a disadvantage in endeavouring to explain the situation to him.

No. 17.

*Memorandum communicated by Lord Revelstoke.—(Received at the Foreign Office, April 21.)*

THE following Memorandum has been communicated to me by Lord Revelstoke:—

April 21, 1903.

L.

In view of the public criticism which has been directed against the Bagdad Railway, it may be desirable to give a short statement of the financial aspect of the scheme from the point of view of the English group.

The Anatolian Railway from the Bosphorus to Konia, of which the Bagdad line is a continuation, has been constructed and is being worked and controlled by German interests. It has so effectually developed the districts through which it passes that the imports of grain into Constantinople, which formerly came from the Russian Black Sea ports, are now mainly carried over the Anatolian Railway.

The whole of the money for the construction of the railway (about 7,000,000*l.*) was raised by shares and bonds issued by the Railway Company, under a kilometric guarantee on the part of the Imperial Ottoman Government. The *modus operandi* with regard to the Bagdad Railway is different. The share capital for the railway is 600,000*l.*, and it is not contemplated that the Railway Company shall issue bonds. The Imperial Ottoman Government undertake to provide the means for constructing the railway by issuing their own bonds at the rate of about 10,700*l.* per kilometre in respect of each section of 200 kilom. These bonds will bear 4 per cent. interest, with a sinking fund providing for redemption during the term of the concession (99 years), and are to be secured by the section of the line for which they are issued, and, in addition, by such other special security as shall be agreed upon between the Government and the Railway Company.

In respect of the first section of 200 kilom., an Agreement as to this special security has been arrived at with the Imperial Ottoman Government, which will pledge—

						Per Annum.
						£ T.
From the dimes of Konia	..	..	..	..	..	36,000
" " Ourfa and Aleppo	..	..	..	..	..	70,000
Total	..	..	..	..	..	106,000

These dimes are being encashed by the Commission of the Imperial Ottoman Public Debt.

The British group are satisfied that the securities provided for the first section of 200 kilom. are sufficient.

Turkish Government Bonds of a similar kind have recently been successfully placed both in France and Germany, and there is every reason to suppose that the issue in respect of the first section will be readily taken by French and German investors. The English group, in the course of their negotiations, have distinctly stated their view that, at any rate for a considerable time to come, these bonds would not command a ready market in England until the earning power of the sections by which they are secured had been demonstrated.

At the end of the concession the line of railway reverts to the Imperial Ottoman Government.

The British group made it a condition that the Anatolian Railway should not remain under German control, but should be brought under the same control as that which was to be adopted in the case of the Bagdad Railway, so that the whole line from sea to sea should be under international management. Should it be found impracticable, before completion of the first section of 200 kilom., to fulfil this condition in regard to the Anatolian Railway, the British group would be free from responsibility to provide further capital.

The control was to be as follows:—

The Board to consist of 30 members—

8	to be appointed by the English group;
8	" " " German group;
8	" " " French group;
3	" " " Anatolian Railway;

and the remaining three members by the Austrian and Swiss groups.

A construction Company was to be formed, in which a similar principle of control was to be adopted, provision being made for the representation of an English, German, and French firm of contractors on the Board. It was thus provided that British contractors should have an equal opportunity of participating with Continental firms in the construction of the line.



The amounts to be realized by the securities available are considered ample for carrying out the construction.

April 20, 1903.

# No. 18.

Debate in the House of Commons, April 23, 1903.

## THE BAGDAD RAILWAY.

Mr. Gibson Bowles asked the First Lord of the Treasury whether His Majesty's Government had considered that by Article 8 of the Decree of Mouharrem (8th December, 1881) any surplus arising from a modification in the Turkish Customs Tariff, in case of revision of the Treaties of Commerce, was ceded by the Turkish Government for the service of the Turkish Debt in an absolute and irrevocable manner until the complete extinction of the said debt; and in view of that cession, could he state how any part of any sums arising from an increase of Turkish customs duties could be applied towards the provision of payments for the kilometric guarantee proposed to be given to the Bagdad Railway, or be in any other way used in guaranteeing that railway.

Mr. Balfour.—A modification of the terms of Article 8 would be necessary in order that any part of the surplus arising from an increase of the customs duties might be applied to purposes other than the service of the Turkish Debt. The consent of the Council of the Ottoman Public Debt, who represent the bondholders, would be necessary for any such arrangement.

Mr. Gibson Bowles asked the First Lord of the Treasury whether His Majesty's Government were aware that on the 31st January, 1902, the Directors of the Anatolian Society, which had the Concession for the construction of the Konia-Bagdad-Bussorah Railway, proposed, by a written communication to the Turkish Government, that the desired kilometric guarantee for the railway of 1,400,000*l.* should be secured on an increase of the Turkish customs duties, on the creation of five monopolies of petroleum, alcohol, matches, cards, and cigarette paper, and on an arrangement for the unification of the Turkish Debt; would these monopolies render necessary the prohibition of import into Turkey of, or the imposition of prohibitive duties on, the five articles named? Were His Majesty's Government consulted as to this proposal? Had they received a copy of the communication in question, and, if so, would they lay it on the table of the House?

Mr. Balfour.—His Majesty's Government have not been informed of the communication to which my honourable friend refers, nor have they been consulted as to the proposal contained in it.

Mr. Gibson Bowles.—Have the Government not received any information on this matter from the Ambassador at Constantinople?

Mr. Balfour.—I understand that we have no such communication from the Ambassador to place before the House.

Mr. Norman (Wolverhampton, S.) asked the First Lord of the Treasury if he would state whom the British Government had negotiated with, or been in communication with, or derived its information from, in the matter of the Bagdad Railway; and whether he would state who were the members of the British group of financiers interested in the proposal to provide part of the capital of the Bagdad Railway?

Mr. Balfour.—The answer to these questions is in the negative.

Mr. Gibson Bowles asked the First Lord of the Treasury whether His Majesty's Government had received a copy of the Turkish Convention relating to the Anatolian Railway Company (Bagdad line), quoted by Mr. Vice-Consul Waugh in his Report dated the 9th March, 1903, as showing that the entire management of the line from Konia to the Persian Gulf is secured in German hands, independent of the nationality of the capital which might be raised to build the line, and, if so, when was it proposed to lay it upon the table of the House?

Mr. Balfour.—A copy of the Convention between the Turkish Government and the Anatolian Railway Company to which my honourable friend refers is in our possession. This Convention, a summary of which was published in the "Times" of

yesterday, leaves the whole scheme of railway development through Asia Minor to the Persian Gulf entirely in the hands of a Company under German control. To such a Convention we have never been asked to assent, and we could not in any case be a party to it. (Loud cheers.) The alternative arrangements which have lately been under our consideration were, on the contrary, designed to place the railway, including the existing Anatolian Railway, throughout its whole length from sea to sea, under international control, and to prevent the possibility of preferential treatment for the goods or subjects of any one country. In these arrangements it was suggested, *inter alia*, that equal powers of control, construction, and management should be given to German, French, and English interests. After careful consideration of these proposals, His Majesty's Government have come to the conclusion that they do not give to this country sufficient security for the application of the principles above referred to—(cheers)—and they have therefore intimated that they are unable to give the suggested assurances with regard to the policy which they might hereafter adopt as to the conveyance of the Indian mails by the projected route, as to facilities at Koweit, or as to the appropriation of a part of the Turkish customs revenue in aid of the contemplated guarantee. (Loud cheers.)

Mr. Gibson Bowles.—I am obliged to the Right Honourable gentleman for his answer, and I congratulate the Government on their decision. (Cheers.)

# No. 19.

Question asked in the House of Commons, April 23, 1903.

Sir Joseph Leese.—To ask the First Lord of the Treasury whether his attention has been drawn to the terms of Article IV of the Convention alleged to have been granted to the Anatolian Railway Company by the Turkish Government, whereby the proposed railway to Bagdad and Bussorah is to be finished within eight years, subject to any delays arising out of *force majeure*, such as a war between European Powers or a radical change in the financial situation of England, Germany, or France; and whether he is able to explain the meaning of the reference to the financial situation of England in the said Article.

Answer.

As I have already stated, His Majesty's Government are in possession of a copy of the Convention in question; but they are in no sense parties to it, and cannot, therefore, be called upon to explain its provisions.

# No. 20.

Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received April 24.)

(No. 77.)

(Telegraphic.) P.

Constantinople, April 24, 1903.

BAGDAD Railway: British participation. I learn from Director-General of Ottoman Bank that Berlin reports to the Paris group the withdrawal of the British Syndicate. He considers this decision the more regrettable in that the international character of the railway would have been secured by participation of the British and French groups.



## No. 21

*Sir J. Kennedy to the Marquess of Lansdowne.—(Received April 27.)*

(No. 26. Confidential.)

My Lord,

*Bucharest, April 22, 1903.*

IN view of the interesting correspondence published in the "Times" respecting the proposed Bagdad Railway, I venture to report a few remarks recently made to me by the Russian Minister at this Court.

M. de Giers observed that the Russian Government were unfavourable to the Bagdad Railway scheme, on political and commercial grounds. He said that the German Company of the Anatolian Railway held the shares, which would give them the control of the whole line from the Bosphorus to the Persian Gulf, and that the new Turkish Government bonds or "obligations" to be presently issued would be debentures, and would give the holders no control over the management or rates of the projected railway, which would be entirely in the hands of the above German Company.

M. de Giers further remarked that M. de Witte had advised the Russian banks not to subscribe to the new "obligations," as the commercial prospects of the new railway were not good, and that, on political grounds, the Russian Government were opposed to the idea of a railway which would connect the Mediterranean with the Persian Gulf.

I have, &c.

(Signed) J. G. KENNEDY.

## No. 22.

*Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received May 4.)*

(No. 217.)

My Lord,

*Constantinople, April 28, 1903.*

I AM not yet aware whether the refusal of British capitalists to participate in the Bagdad Railway enterprise is definite and final or whether the door is left open for the reconsideration of the question after the completion of the first section from Konia to Eregli.

In any case, I think it my duty to lay before your Lordship such remarks as I have to offer after a careful consideration of the various objections raised in the press and in Parliament against British participation in this enterprise.

With regard to the anti-German feeling, which has to a large extent influenced the attitude of the press and of public opinion in this matter, it is sufficient to point out that the questions involved in the construction of the Bagdad Railway affect our material interests in the regions to be traversed, and that the effect of the solution given to these questions will be felt over a long series of years. It is, therefore, to be regretted if too much influence is exercised by movements of opinion due to causes which are probably less permanent in their character.

It is also to be regretted that misapprehensions have been caused by incomplete or incorrect publication of the documents in the case. The Concession for the Bagdad Railway was obtained in the first instance by the Anatolian Railway Company. It is therefore natural that, in the Convention of the 5th March, 1903, embodying this Concession, that Company appears as the concessionnaire of all rights and privileges in question. It does not, however, remain in possession of these rights. Under Article 5 of the Statutes of the Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad it is provided that the Anatolian Railway Company shall transfer to the new Company "the Concession which has been granted to it by the Imperial Ottoman Government, with all rights, privileges, and advantages attached thereto or resulting therefrom, and the new Company becomes owner and proprietor of the said Concession, and succeeds to all the rights and obligations of the concessionnaire," with the exception of those specially relating to the existing line of the Anatolian Railway Company.

The important point, therefore, is to examine the constitution proposed for the new Company, for it is on this constitution that the nature of the control over the Konia-Bagdad-Persian Gulf line depends.

This constitution is defined in part by Chapter 3 of the Statutes and in part by Agreements made, or proposed to be made, between the financial groups in Germany, France, and England. The Company is governed by a Board of not less than eleven directors, of whom three are named by the Anatolian Railway Company. By the Agreement between the financial groups this number was to be increased to thirty, eight members being nominated by each of the three above-named groups, two by the Swiss group, one by the Austrian, and three as above by the Anatolian Railway. This distribution was intended to hold good, independently of any transfer of the shares; and, as 75 per cent. of the share capital of the Company would be in the first instance in the hands of the three groups, they have the power of securing the acceptance of the nominations by the general meeting of the shareholders, which under the Statutes has the right of appointing the Directors; and, even if the groups should part with a portion of their holdings, they still would retain control so long as a majority of the capital remained in their hands. If necessary, as an additional security, it would probably have been possible to obtain the acceptance of a condition that no one of the groups should part with any portion of its holding without offering it in the first instance to the other two groups.

It will be observed that the fact that the money for the construction of the line is to be raised by an issue of Government bonds, and that the holders of these bonds will not have any voice in the management of the Company, does not in any way modify the constitution of the Company as described above, and does not in any way affect its international character, as is alleged in Mr. Waugh's Commercial Report of the 16th March, a copy of which, owing to my absence in England, I unfortunately did not see.

The result of the constitution above described would be that any two of the groups could command an absolute majority of the Board, and that the Company would be really international in the sense that it would be impossible to direct its policy and working to the benefit of any single country at the expense of the others.

Much stress has been laid on the fact that the guarantee for the construction of the whole line can only be provided by the proceeds of the increase of the customs duties, which would result from the revision of the existing Treaties of Commerce, and that any increase of the revenue thus produced is already assigned for the benefit of the bondholders under the Decree of Mouharrem.

This is true; but it is also true that if the bondholders insisted on the satisfaction of their entire claim they would receive nothing at all; for it is not to be anticipated that the Ottoman Government would consent to impose additional taxes on Ottoman consumers without any benefit to its own Exchequer. Some years before the Bagdad Railway question had come into being, this fact had been recognized by the Council of the Debt, and arrangements were proposed for the partition of the expected increase. It is morally certain that this principle would be accepted by the bondholders, whatever the circumstances in which the revision of the Treaties were carried out. Not to recognize it would be to act in a manner contrary to their own interests and, indeed, might produce the danger resulting from Shylock's insistence on his pound of flesh.

Furthermore, it is evident that the restriction on the customs duties cannot equitably or practically be maintained in permanence. It is a stipulation resulting from ancient Treaties, and not involving any reciprocal advantages to the Turks. The Powers deny to the Turks the right to denounce this restriction, but this denial is a limitation of sovereignty to which hardly any other country in the world submits.

It would be contrary to British traditions to refuse to a country a legitimate means of increasing its revenue, and it would be an untenable position to refuse to agree to such increase because the proceeds were to be used for railway construction, which, whether it pays directly or not, develops the country, increases her other revenues, and facilitates the maintenance of order and the defence of the Empire against external aggression. The increased customs revenue would be levied to a considerable extent on British trade, but not so as to give a preference against British trade. There may, at first, be some diminution of the whole volume of trade, but it will be only temporary, and the opening up of the country, the creation of new markets, and the increased prosperity of the inhabitants will soon compensate for this loss.

Moreover, it is not to be supposed that England or other foreign Powers will agree to an augmentation of customs dues, whether they are appropriated to the construction of the Bagdad Railway or to other purposes economically less advantageous, unless they obtain in return certain concessions which they consider beneficial



to their trade and commerce, and a *quid pro quo* for their consent to the increase of the Customs Tariff.

It has also been represented that the Railway could be worked in a manner detrimental to British commerce by means of direct or indirect advantages, of special rates, through rates, rebates, or exemptions accorded to the goods of other countries, or to goods arriving by particular routes. This apprehension is not well founded. Such preferences are directly prohibited by Articles 24 and 25 of the *Cahier des Charges* of the Bagdad Railway and by corresponding provisions applicable to the Anatolian Railway. They would also be excluded by a clause of the proposed Treaty of Commerce; and, in any case, the execution of these stipulations in the spirit, as well as in the letter, could undoubtedly be secured by the participation of British capital and the consequent international character of the Company.

It has been pointed out in the course of the discussions in the press and elsewhere that, so long as the Anatolian Railway from Haidar Pasha to Konia remains in German hands, the international character of the line from Konia onwards will not be a sufficient guarantee for impartial treatment; that the German Company will, in fact, hold the key of the door by which the through traffic must pass. This is a point of the first importance, deserving careful consideration; but an examination of the whole position will go far, at any rate, to dispel any anxiety on this account. In the first place the representatives of the Anatolian Railway Company have formally announced their readiness to vest the control of their line in the International Company at some future period; and there are sufficient guarantees for the carrying out of this undertaking in the fact that it would be open to the British Government, in the event of failure to carry it out, to refuse the promised facilities for a port in the Persian Gulf, and to withdraw their assurance as to the conveyance of the Indian mails; and also in the fact that, when the Bagdad line has been completed throughout the greater part of its length, it would be so indispensable to the prosperity of the Anatolian line that the latter could not afford to take up a hostile or exclusive attitude. This is the more certain since Haidar Pasha does not afford the only point of access. It is evident that the Bagdad line must have an exit somewhere on the Gulf of Alexandretta, and it is also clear that, by combination with the French line from Smyrna to Afion Kerahissar or the English line from Smyrna to Dineir, a competing outlet could be secured at Smyrna.

While insisting upon the extreme importance of the eventual internationalization of the whole line from sea to sea, I would point out that the drawbacks resulting for British commerce from the existing ownership of the Anatolian line and of the harbour at Haidar Pasha are frequently exaggerated. It has often been stated, and gains colour from the remarks in Mr. Vice-Consul Waugh's Report, that goods arriving by train at Constantinople and ferried to Haidar Pasha without breaking bulk would be specially exempted from quay dues, to which goods arriving by sea are subject. If such a provision existed, it would act unfavourably to German commerce as well as to British, since it is inconceivable that heavy goods coming from Germany should abandon cheap sea transport for the far more costly land transport. Besides, it may be assumed from the statement made in the "Times" of the 24th instant by Herr Gwinner, or some other high official of the Bagdad Railway, that no such provision does, as a matter of fact, exist.

If the Railway be regarded merely in the light of an industrial speculation, it is necessary to bear in mind that without a sufficient kilometric guarantee the construction is more than problematical, and that, supported by a kilometric guarantee, the shareholders will probably be as well or better protected from loss of their capital than in the average of such undertakings in semi-civilized countries.

No one supposes that the whole Railway will pay at once. Whatever may be the final development, many years must pass before the entire line will pay, though certain sections may be remunerative from the start.

Fears have been expressed that at one moment or another either Germany or France, or possibly both countries, may, for political reasons, come to terms with Russia and find it in their interest to make over their share, or else to buy off her hostility by supporting her claims for Russian access to the shores of the Persian Gulf. These are contingencies, however, which might arise in any case, whether England participates or not in the construction of the Railway. Indeed, an arrangement with Russia would be more urgently required, and at the same time more easy of accomplishment, if England stands out than if she participates.

As regards the probability of incurring Russian hostility, it must be remembered that French financiers have certainly not engaged themselves in the scheme without

the approval of their Government, and I have reason to believe that this approval was given with the knowledge and consent of their ally. Although, therefore, it cannot be expected that Russia will view with indifference any extension of foreign, and specially perhaps, of British, influence in the region of the Gulf, it does not seem likely that this enterprise is of a nature to arouse her ill-will towards England in a specially marked degree.

For the reasons given above I can hardly anticipate that it will be the policy of His Majesty's Government to oppose by all such means as are available the construction of this Railway. Such a policy would be, in fact, the exact opposite of that which has been almost invariably pursued by Great Britain, namely, the policy of supporting the extension in all parts of the world of the means of communication and commercial intercourse. Our attitude will, I presume, be one of neutrality; and I anticipate that, in that case, the Railway will be built, perhaps with some delay and increased difficulty, but still, that it will eventually be completed. The German side of the dual partnership will certainly be the stronger, and there will be an increasing tendency for the whole of this great Railway, and eventually of the other railways in Asiatic Turkey, to be drawn into the German orbit.

Nor must it be forgotten that the Railway Concession carries with it many valuable privileges and advantages. Apart from the large orders for materials for railway construction, &c., it secures extensive mining rights on each side of the line, the right of navigation of the Tigris and Euphrates during the construction of the railway, a Concession which will probably be unlimitedly extended, a commercial outlet either at Koweit or elsewhere in the Persian Gulf, an exceptionally favourable position in the future for all enterprise connected with the irrigation of Mesopotamia, &c. Moreover, it can hardly be supposed that no effort will be made to supplant British navigation in its privileged position in the Persian Gulf, and to take advantage of the opportunity to compete with British shipping in those waters.

It is also to be feared that the preponderance of foreign Powers in the valley of the Tigris will react upon British influence in Western Persia in the same way as England's exclusion from a public enterprise so intimately connected with the progress and development of the country will affect her prestige and position throughout Asia Minor.

I have, &c.  
(Signed) N. R. O'CONOR.

#### Annex.

#### *Convention et Cahier des Charges de la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad.*

ENTRE son Excellence Zihni Pacha, Ministre du Commerce et des Travaux Publics, agissant au nom du Gouvernement Impérial Ottoman, d'une part; M. Arthur Gwinner, Président du Conseil d'Administration, M. le Dr. Kurt Zander, Directeur-Général, et M. Edouard Huguenin, Directeur-Général-Adjoint du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie, agissant au nom et pour compte de la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie, à Constantinople, d'autre part;

Il a été arrêté ce qui suit:—

#### ARTICLE I.

Le Gouvernement Impérial Ottoman accorde la concession de la construction et de l'exploitation du prolongement de la ligne de Konia jusqu'à Bagdad et Bassorah, en passant par ou aussi près que possible des villes de Karaman, Eregli, Kardach-Béli, Adana, Hamidié, Osmanié, Bagtsché, Kazanali, Killis, Tell-Habesch, Harran, Resulain, Nussibéin, Avniat, Mossoul, Tékrit, Sadijé, Bagdad, Kerbéla, Nédjef, Zubeir, et Bassorah, ainsi que des embranchements suivants, savoir:—

1. De Tell-Habesch à Alep;
2. D'un point rapproché de la ligne principale, à déterminer d'un commun accord, à Orfa.

Le Gouvernement Impérial n'accordera, sous quelque forme que ce soit, de garantie pour la construction de cet embranchement d'une longueur de 30 kilom.



environ, ni aucune affectation pour frais d'exploitation, mais les recettes brutes de toute nature de l'embranchement appartiendront exclusivement au concessionnaire.

3. De Sadjé à Hanékin.

4. De Zubeir à un point du Golfe Persique à déterminer d'un commun accord entre le Gouvernement Impérial Ottoman et le concessionnaire, ainsi que de toutes les dépendances des dites lignes. La ligne principale et ses embranchements devront suivre un tracé qui sera approuvé par le Gouvernement Impérial, à la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie aux conditions suivantes :

#### ARTICLE II.

\* La durée de cette concession sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Cette durée s'appliquera également aux lignes d'Angora et de Konia, et elle commencera à courir à partir de la date de la remise du Firman et l'échange de la présente Convention.

En ce qui concerne les nouvelles lignes, ce délai de quatre-vingt-dix-neuf ans commencera à courir, pour chaque section distinctement, à partir du moment où le Gouvernement Impérial aura délivré au concessionnaire les titres d'Etat en conformité de l'Article XXXV de la présente Convention.

#### ARTICLE III.

Ces lignes, prises dans leur ensemble, sont partagées en sections de 200 kilom. de longueur pour ce qui concerne la présentation des plans et projets définitifs. Le concessionnaire devra, dans un délai de trois mois à partir de la date de la remise du Firman de Concession et l'échange de la présente Convention et du Cahier des Charges (et après l'accomplissement des stipulations de l'Article XXXV), présenter au Ministère des Travaux Publics les plans et projets complets après études définitives et conformément aux prescriptions du Cahier des Charges de la première section d'une longueur de 200 kilom., partant de Konia et passant par ou aussi près que possible de Karaman et d'Eregli, conformément au tracé de la ligne de Bagdad. Quand aux autres sections, les plans et projets y relatifs seront présentés dans un délai de huit mois à partir de la date à laquelle commencera le délai de Concession de chaque section par la mise à exécution des stipulations de l'Article XXXV afférentes à chaque section.

Ces plans et projets devront être examinés par le Ministre et, selon le cas, approuvés tels quels, ou modifiés, s'il y a lieu, dans le délai de trois mois à partir de la date de leur présentation. Passé ce délai, si le Gouvernement Impérial n'a pas notifié sa décision au concessionnaire, celui-ci pourra considérer comme approuvés les projets présentés par lui, et il procédera à l'exécution de ses travaux. Si le Gouvernement Impérial apporte à ces projets des modifications de nature à entraîner des retards de plus d'un mois, dans l'approbation des plans, le délai fixé pour la construction sera prolongé d'une période égale à celle du retard causé par l'examen de ces modifications et l'approbation des plans.

Les affectations spéciales destinées à la première section de 200 kilom., partant de Konia et passant par ou aussi près que possible de Karaman et d'Eregli, sont déterminées par l'Annexe I (Convention Financière) faisant partie intégrante de la présente Convention.

#### ARTICLE IV.

Le concessionnaire s'engage à commencer à ces frais, risques, et périls les travaux de cette première section dans un délai de trois mois à partir de la date de l'approbation des plans et projets de ces 200 premiers kilom. et à les terminer, de même, dans un délai de deux ans au plus tard à partir de la même date.

Le concessionnaire s'engage à commencer les travaux dans un délai de trois mois à partir de la date de l'approbation des plans et projets relatifs aux autres sections, et à terminer l'ensemble de la ligne et ses embranchements dans un délai de huit ans à partir de la date de la remise du Firman et de l'échange de la présente Convention. Toutefois, tous retards apportés dans la mise à exécution des stipulations de l'Article XXXV, pour une section quelconque, c'est-à-dire, tous retards apportés dans la remise des titres par le Gouvernement Impérial au concessionnaire, seront ajoutés au dit délai de huit années. Les travaux devront être exécutés conformément aux

règles de l'Article et aux prescriptions du Cahier des Charges ci-annexé, ainsi qu'aux dispositions des plans et projets approuvés; toutefois, en cas de force majeure, les délais d'exécution seront prolongés d'une durée égale à celle de l'interruption des travaux, à la condition que le concessionnaire avisera immédiatement les autorités locales, ainsi que le Ministère des Travaux Publics.

Seront également considérés comme cas de force majeure, une guerre entre Puissances Européennes, ainsi qu'un changement capital dans la situation financière de l'Allemagne, de l'Angleterre, ou de la France.

#### ARTICLE V.

Le Ministère des Travaux Publics contrôlera les travaux par l'intermédiaire d'un ou plusieurs Commissaires durant leur exécution, à l'achèvement des travaux et avant leur réception. Ce contrôle s'appliquera, de même, à l'exploitation et au bon entretien des travaux pendant la durée de la Concession.

Le concessionnaire déposera chaque année, à l'ordre du Ministère des Travaux Publics, et à titre de frais de contrôle, une somme de 270 piastres or par kilom., payable mensuellement, et ce à partir de la date fixée pour le commencement des travaux jusqu'à la fin de la Concession.

#### ARTICLE VI.

L'entreprise étant d'utilité publique, les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ces dépendances, les carrières et les ballastières nécessaires au chemin de fer et appartenant à des particuliers, seront pris, conformément à la loi sur l'expropriation, toutes les fois qu'une entente ne pourra pas être établie entre le concessionnaire et les propriétaires pour l'achat de ces terrains.

Le Gouvernement fera procéder à l'expropriation et à la remise au concessionnaire des terrains nécessaires à l'établissement de la voie et de ses dépendances, après que le tracé du chemin de fer aura été approuvé et appliqué sur le terrain. Cette remise sera faite par le Gouvernement dans le délai de deux mois.

Les terrains nécessaires pour l'occupation temporaire pendant les travaux seront livrés au concessionnaire par les autorités locales à charge pour lui d'en indemniser les propriétaires.

Si, dans les dits terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, il se trouve des terrains dits Arazii-Emiriéi-Halié, ceux-ci seront abandonnés gratuitement au concessionnaire.

Si, dans une zone de 15 kilom. de chaque côté du chemin de fer, il se trouve des terrains dits Arazii-Emiriéi-Halié et que dans ceux-ci se trouvent des carrières et ballastières, le concessionnaire pourra les exploiter gratuitement pendant la période de la construction, à charge pour lui de les fermer, une fois les travaux achevés; dans le cas où le concessionnaire désirerait faire usage de ces carrières et ballastières pendant la période d'exploitation, il devra se conformer aux Règlements régissant la matière et payer la redevance fixée à cet égard.

L'occupation temporaire de ces terrains, durant les travaux de construction, lui sera également accordée à titre gratuit.

#### ARTICLE VII.

Les lignes seront construites à une seule voie; cependant, les terrains seront acquis en vue de l'établissement d'une seconde voie. Aussitôt que les recettes brutes kilométriques atteindront annuellement le chiffre de 30,000 fr., le Gouvernement Impérial aura le droit de réclamer l'établissement de la seconde voie que le concessionnaire sera tenu de construire à ses frais.

#### ARTICLE VIII.

Le matériel de la voie et les matériaux, fers, bois, houille, machines, voitures et wagon, et autres approvisionnements nécessaires au premier établissement, ainsi qu'aux agrandissements et augmentations en général du chemin de fer et de ses dépendances que le concessionnaire achètera dans l'Empire ou qu'il fera venir de l'étranger, seront exempt de tous impôts intérieurs et de tous droits de douane. La franchise des droits



de douane est aussi accordée pour la houille nécessaire à l'exploitation et que le concessionnaire ferait venir de l'étranger jusqu'à ce que les recettes brutes de la ligne et de ses embranchements atteignent 15,500 fr. par kilom. De même, pendant toute la durée de la Concession, le sol, fonds et revenu du chemin de fer et de ses dépendances ne seront passibles d'aucun impôt, et il ne sera perçu aucun droit de timbre sur la présente Convention et le Cahier des Charges annexé, sur les Conventions additionnelles et tous actes subséquents, ou pour le service des titres d'État à émettre; sur les montants encaissés par le concessionnaire du chef du forfait d'exploitation, ni aucun droit sur ses actions, ses actions de priorité et ses obligations, comme aussi sur les titres que le Gouvernement Impérial Ottoman délivrera au concessionnaire.

Le concessionnaire sera soumis aux droits de timbre pour toutes ses opérations autres que celles pour lesquelles la franchise lui est accordée dans le présent Article.

Le concessionnaire formera une Société Anonyme Ottomane sous le nom de "Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad," qui remplacera la Société du Chemin de Fer Ottomane d'Anatolie pour tout ce qui concerne la nouvelle ligne de Konia au Golfe Persique, avec ses embranchements et qui sera régie par les Statuts ci-annexés.

La Société du Chemin de Fer Ottomane d'Anatolie s'engage à ne jamais céder ni transférer à une autre Société les lignes existantes de Haidar-Pacha à Angora et à Konia.

La Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, qui sera formée, prend de même l'engagement de ne céder ni transférer les lignes à construire de Konia à Bagdad et à Bassorah et ses embranchements.

#### ARTICLE IX.

Les matériaux de construction et autres nécessaires pour la construction et l'exploitation de cette ligne et de ses embranchements, ainsi que les agents et ouvriers, seront transportés, seulement pendant la durée de la construction et sous la surveillance du Ministère de la Marine, sur le Chatt el Arab, le Tigre et l'Euphrate, avec des navires à vapeur ou à voiles ou autres embarcations qui seront procurées ou louées par la Société.

Ce matériel de transport jouira de l'exemption de droits de douane, impôts et autres.

#### ARTICLE X.

Les bois et charpentes nécessaires à la construction et à l'exploitation du chemin de fer pourront être coupés dans les forêts des régions voisines appartenant à l'État, conformément au règlement y relatif.

#### ARTICLE XI.

Aussitôt que le concessionnaire notifiera au Ministère des Travaux Publics l'achèvement des travaux d'une section, celui-ci fera inspecter les travaux exécutés par une Commission technique nommée à cet effet, et procédera à la réception provisoire, s'il y a lieu; un an après la réception provisoire, une seconde inspection des travaux sera faite par une Commission technique, et dans le cas où il sera constaté que les travaux ont été exécutés conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du Cahier des Charges, le Ministère des Travaux Publics prononcera sur le rapport de la Commission la réception définitive.

Le concessionnaire aura le droit d'ouvrir les lignes à l'exploitation par sections successives après leur réception provisoire. Les longueurs de ces sections achevées, à partir de Konia, d'Adana, de Bagdad, de Bassorah, comme aussi des différents points intermédiaires, seront d'au moins 40 kilom. et devront aboutir à une station.

#### ARTICLE XII.

Dans le cas où le Gouvernement Impérial déciderait l'exécution d'embranchements reliant le chemin de fer faisant l'objet de la présente Convention à la mer, en un point

situé entre Mersine et Tripolis de Syrie, il ne pourra accorder la Concession des dits embranchements qu'exclusivement au concessionnaire, sous réserve toutefois de sauvegarder les droits déjà accordés à la Société du Chemin de Fer de Damas-Hamah et prolongements.

Toutefois, si le concessionnaire, dans un délai maximum d'une année, compté à partir de la notification qui lui en serait faite par le Gouvernement Impérial, n'acceptait pas de construire le ou les embranchements en question aux clauses et conditions de la présente Concession, ou qu'ayant accepté, il ne les exécutait pas dans les délais arrêtés entre le Gouvernement Impérial et le concessionnaire, ce dernier sera déchu de tout droit aux dits embranchements, et le Gouvernement Impérial pourra en accorder la Concession à des tiers.

Le concessionnaire aura, en outre, le droit de préférence, à conditions égales, pour les embranchements suivants:—

- (a.) Vers Marach;
- (b.) Vers Aintab;
- (c.) Vers Birédjik;
- (d.) Vers Mardin;
- (e.) Vers Erbil;
- (f.) Du Diala vers Salahié et Touzkourmatli;
- (g.) De El-Badj à Hit.

Ce droit de préférence pour les sept embranchements spécifiés ci-dessus, pour être valable, est subordonné aux conditions suivantes, savoir:—

Si le Gouvernement Impérial décidait d'une manière définitive d'accorder à des tiers la Concession d'un de ces embranchements, le concessionnaire est obligé, dans un délai de neuf mois, à partir de la date de la notification qui lui en sera faite par le Ministère du Commerce et des Travaux Publics, de déclarer au Gouvernement Impérial Ottoman s'il veut assumer cette Concession aux conditions acceptées par les tiers dont il vient d'être parlé.

#### ARTICLE XIII.

Le concessionnaire aura le droit d'établir et d'exploiter sur la ligne, avec la permission des autorités locales, des tuileries et des briqueteries. Les machines et outils destinés aux dites fabriques jouiront des mêmes exemptions accordées au matériel et outillage de chemin de fer. Le charbon qui sera consumé dans ces fabriques jouira de la franchise du droit de douane.

Ces fabriques feront gratuitement retour à l'État à l'expiration de la Concession.

#### ARTICLE XIV.

Pendant toute la durée de la Concession, le concessionnaire est obligé de tenir dans un parfait état d'entretien, à ses frais, le chemin de fer et ses dépendances, ainsi que son matériel fixe et roulant, faute de quoi, il sera procédé à son égard, conformément à l'Article 16 du Cahier des Charges.

#### ARTICLE XV.

Le concessionnaire est tenu de se conformer, quant à ce qui concerne la police et la sécurité de la voie, aux lois et règlements actuellement en vigueur et à promulguer, à l'avenir, dans l'Empire Ottoman.

Le Gouvernement Impérial prendra les mesures nécessaires pour le maintien de l'ordre le long de la ligne et sur les chantiers de construction.

Dans le cas d'interruption du service des transports sur une partie ou sur la totalité de la voie, par la faute du concessionnaire, le Gouvernement Impérial prendra, aux frais, risques, et périls du concessionnaire, les mesures nécessaires conformément à l'Article 16 du Cahier des Charges pour assurer provisoirement l'exploitation.



## ARTICLE XVI.

Le concessionnaire aura le droit de percevoir des droits de péage, conformément aux Tarifs du Cahier des Charges, à partir de la réception provisoire de chaque section du chemin de fer jusqu'à l'expiration de la Concession.

## ARTICLE XVII.

Le transport des militaires des armées de terre et de mer, voyageant en corps ou isolément, tant en temps de guerre qu'en temps de paix, ainsi que du matériel et approvisionnements de guerre, des prisonniers et condamnés, des agents de l'État, des valises postales, sera effectué conformément aux prescriptions du Titre V du Cahier des Charges.

## ARTICLE XVIII.

Comme garantie de l'exécution des présents engagements, le concessionnaire devra, dans le délai de trois mois à partir du jour où la promulgation du Firman de Concession lui sera notifiée officiellement, déposer à une banque de Constantinople agréée par le Gouvernement, et à titre de cautionnement, une somme de £ T. 30,000 en numéraire ou en titres de l'État ou d'une Société Anonyme Ottomane ou garantie par l'État au cours du jour.

Si le dépôt se fait en titres, la banque fera prendre l'engagement de parfaire la différence en cas de baisse de prix. Aussitôt après le dépôt du cautionnement, le Firman de Concession sera remis au concessionnaire.

Le cautionnement ne sera restitué qu'à la réception définitive des travaux et proportionnellement à la longueur des sections livrées à l'exploitation; si, dans le délai de trois mois précité, le concessionnaire n'effectue pas le dépôt susénoncé, il sera déchu sans aucune mise en demeure préalable de tous droits à la Concession.

Dans le cas où l'exécution des stipulations de l'Article XXXV ne pourrait avoir lieu, le concessionnaire aura le droit de toucher son cautionnement sans aucune formalité et sans qu'il ait à demander le consentement préalable du Gouvernement.

## ARTICLE XIX.

Le Gouvernement Impérial Ottoman conserve la faculté de reprendre la Concession à quelque époque que cela soit de la ligne de Konia à Bassorah et embranchements, moyennant le paiement au concessionnaire jusqu'à la fin de la Concession d'une somme annuelle équivalente aux 50 pour cent des recettes brutes moyennes des cinq années qui précéderont l'année de la reprise de la Concession, sans que la dite somme annuelle puisse être inférieure à 12,000 fr. par kilom. Dans ce cas le Gouvernement Impérial Ottoman devra rembourser entièrement et en une seule fois les titres d'État qui auront été accordés au concessionnaire et qui n'auraient pas été amortis antérieurement, et la somme annuelle à laquelle le concessionnaire a droit en vertu du présent Article, sera diminuée de l'annuité des dits emprunts, à savoir, de 11,000 fr. par kilom. Le Gouvernement assurera au concessionnaire le paiement régulier, aux époques déterminées, du solde lui revenant du chef de la reprise de Concession qui fera l'objet d'une Convention spéciale.

Il sera procédé à la remise des lignes et de toutes leurs dépendances au Gouvernement, ainsi qu'à l'achat par ce dernier du matériel, matériaux, et approvisionnements existants conformément à l'Article XIX du Cahier des Charges.

En cas de reprise de la Concession de la ligne, si le Gouvernement Impérial ne juge pas convenable d'exploiter par ses propres agents, il n'en cédera pas l'exploitation à une autre Société, mais il promet de la faire exploiter par le concessionnaire par voie de bail.

## ARTICLE XX.

À l'expiration de la Concession de chaque section, le Gouvernement Impérial sera substitué à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances, ainsi que sur le matériel et matériaux, et entrera en jouissance des produits y afférents.

Il sera procédé à la remise des lignes et de leurs dépendances libres de toute dette et engagement, au Gouvernement Impérial et à l'achat par ce dernier du matériel et approvisionnements conformément à l'Article XX du Cahier des Charges.

## ARTICLE XXI.

Les employés et agents du chemin de fer porteront la tenue qui sera fixée et adoptée par le Gouvernement Impérial; ils porteront tous le fez, et ils seront, autant que possible, choisis parmi les sujets Ottomans.

Cinq ans après la date de l'ouverture à l'exploitation de chaque section tout le personnel exécutif de l'exploitation de chaque section, sauf les fonctionnaires supérieurs, devra être exclusivement composé de sujets Ottomans.

## ARTICLE XXII.

Le concessionnaire pourra exploiter les mines qu'il aura découvertes dans une zone de 20 kilom. de chaque côté de l'axe de la voie, en se conformant aux lois et règlements y relatifs, et sans que cela constitue pour lui un privilège ou un monopole.

Il pourra de même opérer des coupes dans les forêts avoisinant la ligne, soit pour faire du bois de charpente, soit pour faire du charbon, après recours à l'Administration compétente et en se conformant aux Règlements régissant la matière.

## ARTICLE XXIII.

Le concessionnaire aura la faculté de construire à ses frais à Bagdad, Bassorah, et au point terminus de l'embranchement partant de Zubéir, des ports avec toutes les installations nécessaires pour l'accostage à quai des navires, et l'embarquement, le débarquement et le magasinage des marchandises.

Le projet de ces ports devra être présenté dans un délai maximum de huit ans, à partir de l'échange de la présente Convention, et les travaux de chaque port devront être achevés au plus tard dans douze ans à partir de la date du commencement des travaux de chaque section où se trouve le port respectif.

Aux projets seront joints les tarifs à appliquer.

Ces trois ports feront partie intégrante du chemin de fer, et les recettes nettes en seront versées au compte des recettes brutes du chemin de fer.

À l'expiration de la Concession, ces ports et leurs dépendances feront gratuitement retour à l'État.

Dans le cas où le concessionnaire n'exécuterait pas l'un ou l'autre de ces ports dans le délai ci-dessus, le Gouvernement Impérial pourra en accorder la Concession à des tiers.

En tous cas le concessionnaire pourra, pendant la période de construction du chemin de fer, établir en ces trois points, ainsi que dans le port de Castaboul, des installations provisoires pour le débarquement des matériaux destinés au chemin de fer.

Ces installations devront, si le Gouvernement Impérial en fait la demande, être supprimées après l'achèvement des travaux.

## ARTICLE XXIV.

Le concessionnaire pourra également établir et exploiter, là où le besoin s'en fera sentir et sur les terrains faisant partie du domaine du chemin de fer, des dépôts et magasins dont l'usage sera facultatif pour le public.

Ces dépôts, magasins, et autres installations fixes deviendront propriété du Gouvernement à l'expiration de la Concession, en conformité de l'Article 20 du Cahier des Charges.

Le Gouvernement aura une participation de 25 pour cent dans les recettes nettes de ces dépôts et magasins.



## ARTICLE XXV.

Le concessionnaire est autorisé à utiliser gratuitement le long des lignes, les forces hydrauliques naturelles dont le droit de jouissance n'appartient à personne, ou à créer, destinées à produire l'énergie électrique pour la traction des trains, leur éclairage et pour l'usage des différents services de l'exploitation. Les plans et projets des travaux à exécuter dans ce but seront soumis à l'approbation du Ministère du Commerce et des Travaux Publics.

Dans le cas où on ferait usage de cette énergie électrique, les 50 pour cent de l'économie résultant de ce chef dans les frais d'exploitation seront portés au crédit du Gouvernement Impérial Ottoman.

Toutes ces installations feront gratuitement retour à l'État, à l'expiration de la Concession.

## ARTICLE XXVI.

Le Gouvernement pourra faire élever, à ses frais, des retranchements et travaux de défense sur les points de la ligne principale ou de ces embranchements et où il le jugera nécessaire.

## ARTICLE XXVII.

Les objets d'art et d'antiquités découverts pendant les travaux seront soumis aux Règlements régissant la matière.

Toutefois, le concessionnaire sera dispensé de la formalité de présenter une demande et d'obtenir une autorisation pour les recherches.

## ARTICLE XXVIII.

Le concessionnaire est tenu de présenter au Ministère des Travaux Publics un état mensuel de toutes les recettes; ces états seront dressés conformément aux indications de l'Article 17 du Cahier des Charges.

## ARTICLE XXIX.

Le chemin de fer étant considéré comme divisé en sections de 200 kilom. de longueur, si le concessionnaire, à moins d'un cas de force majeure dûment constaté, n'avait pas commencé les travaux dans les délais fixés, ou s'il ne terminait pas les travaux d'une section dans les délais fixés, ou s'il interrompait le service des transports, ou enfin s'il n'exécutait pas, pour une section quelconque, les autres principaux engagements découlant de la présente Convention, le Gouvernement Impérial fera au concessionnaire une mise en demeure indiquant lesquelles des susdites obligations restent à remplir par le concessionnaire, et si ce dernier, dans l'espace de dix-huit mois à partir de la date de cette mise en demeure, ne lui a pas donné la suite qu'elle comporte, il sera déchu de ses droits concessionnels pour toute section de ligne pour laquelle il aura été dûment constaté en défaut, et il sera procédé à son égard en conformité de l'Article 18 du Cahier des Charges.

Il est entendu que tant que la ligne principale entre Konia et Bagdad ne sera pas achevée en son entier, le concessionnaire ne pourra pas mettre en exploitation les parties de la ligne de Bagdad à Bassorah qu'il aurait construites.

Pendant cette période de non-exploitation des sections comprises entre Bagdad et Bassorah, le concessionnaire remboursera au Gouvernement Impérial à l'échéance des annuités, l'annuité de 11,000 fr. par kilom., payée pour intérêts et amortissement des titres que le Gouvernement Impérial lui aura remis pour les dites sections, et il ne touchera naturellement pas les frais d'exploitation; mais ces clauses n'influent en rien les autres droits du concessionnaire sur la ligne de Bagdad à Bassorah.

La déchéance prononcée sur une ou plusieurs sections du chemin de fer ne portera aucune atteinte aux droits du concessionnaire, quant au reste des sections des nouvelles lignes, non plus que quant à l'ensemble des anciennes lignes.

## ARTICLE XXX.

Le concessionnaire établira gratuitement sur les points désignés par le Gouvernement les locaux nécessaires aux Bureaux des Commissaires Impériaux du chemin de fer et des employés de la Douane, des Postes, et de la Police.

Le concessionnaire établira dans les stations importantes, après entente avec le Ministre du Commerce et des Travaux Publics, deux chambres avec water-closet pour le service postal.

## ARTICLE XXXI.

Le concessionnaire pourra établir, à ses frais, sur tout le parcours de la voie, des poteaux et des fils télégraphiques; cette ligne ne pourra pas servir aux correspondances privées n'ayant pas trait à l'exploitation du chemin de fer.

Le Gouvernement Impérial se réserve le droit de faire contrôler à tout moment par des inspecteurs délégués par le Ministère des Postes et Télégraphes, toute la correspondance télégraphique effectuée par les fils de la Société.

Le Gouvernement pourra faire usage des poteaux du chemin de fer pour l'établissement d'un et au besoin de deux fils télégraphiques, et les poteaux du chemin de fer seront établis de façon à pouvoir supporter ces deux fils supplémentaires, ainsi que ceux de la Société. En cas de besoin le Gouvernement aura le droit de faire établir à ses frais d'autres poteaux sur le parcours de la voie, ou d'installer, en cas de rupture et de dérangement de ses lignes, des télégraphistes dans les stations pour la transmission par les lignes télégraphiques du chemin de fer des dépêches officielles importantes et urgentes, à la condition, toutefois, de n'apporter aucune entrave au service du chemin de fer.

## ARTICLE XXXII.

Le concessionnaire aura le droit de faire transporter, avec ses propres moyens de transport et sans payer aucune taxe à l'Administration des Postes de l'Empire, les correspondances et valises concernant exclusivement le service du chemin de fer; mais à la condition de les soumettre, suivant la règle, au contrôle des Agents de l'Administration des Postes. Les lettres privées du personnel seront soumises aux taxes postales. Le concessionnaire ne pourra effectuer le transport de lettres de cette nature qu'en se soumettant aux prescriptions du Règlement intérieur des Postes en vigueur dans l'Empire. Il aura également le droit de faire transporter et, sans leur appliquer aucune taxe, les objets et matière de consommation—tels que, houille, graisses, les matériaux et le matériel nécessaires à la construction, à l'entretien, et à l'exploitation du chemin de fer, tant sur les lignes existantes que sur les lignes faisant l'objet de la présente Convention.

## ARTICLE XXXIII.

Le Gouvernement Impérial s'engage à faire desservir par l'Administration de la Mahsoussé la ligne de Haïdar-Pacha à Sirkedji et au pont de Karakeui par trois bateaux neufs, avant en service une vitesse moyenne à l'heure d'au moins 14 milles de 1,855 mètres.

Si, dans un délai d'un an, compté à partir de la date de l'échange de la présente Convention, l'Administration de la Mahsoussé n'organisait pas le service dans les conditions indiquées ci-dessus, le concessionnaire aura le droit de faire le transport des voyageurs et des marchandises entre les dits points, à la condition de choisir les équipages de ces bateaux, parmi les anciens officiers et marins de la Flotte Impériale ou parmi les élèves diplômés de l'École Navale Impériale.

Les bateaux de concessionnaire feront leur service au lieu et place de ceux de l'Administration de la Mahsoussé, tout en restant exclusivement affectés au susdit service de transport, et le concessionnaire versera annuellement à cette Administration une somme égale aux 5 pour cent des recettes brutes afférentes aux transports de voyageurs et de marchandises effectués par lui entre les points susmentionnés.

De l'excédent des recettes brutes, on déduira—

1. Les frais d'exploitation;
2. Une annuité de 8-30 pour cent du capital de premier établissement affecté à



l'acquisition des bateaux; après avoir défalqué les dites sommes, le restant sera porté au compte des recettes brutes des nouvelles lignes garanties.

Le montant du capital de premier établissement sera arrêté après l'achat des bateaux.

Il est bien entendu que si les recettes brutes d'une année ne permettent pas de faire face aux frais précités, la Société n'aura rien à réclamer du Gouvernement Impérial.

Par contre, elle pourra prélever le déficit sur les recettes des années suivantes.

Les bateaux du concessionnaire étant considérés comme une section de la Mahsoussé, ils jouiront des mêmes droits que celle-ci.

#### ARTICLE XXXIV.

La Société Concessionnaire, et celle que cette dernière constituera étant anonymes Ottomanes, toutes contestations et différends qui surviendraient, soit entre le Gouvernement Impérial et le concessionnaire ou la Société, soit entre le concessionnaire ou la Société, et les particuliers, par suite de l'exécution ou de l'interprétation de la présente Convention et du Cahier des Charges y annexé, seront déferés aux Tribunaux compétents Ottomans.

La nouvelle Société étant Ottomane, elle devra correspondre avec les Départements de l'État en langue Turque, qui est la langue officielle du Gouvernement Impérial Ottoman.

#### ARTICLE XXXV.

Le Gouvernement Impérial garantit au concessionnaire, par kilomètre construit et exploité, une annuité de 11,000 fr., ainsi qu'une somme forfaitaire de 4,500 fr. par année et par kilomètre exploité pour frais d'exploitation.

Cette annuité de 11,000 fr. sera représentée par un emprunt de l'État Ottoman, portant 4 pour cent d'intérêt et 0.087538 pour cent d'amortissement, amortissable pendant la durée de la Concession. Le concessionnaire aura donc droit à un montant nominal de 269,110 fr. 65 c. de cet emprunt d'État pour chaque kilomètre construit et exploité, sans que le concessionnaire puisse demander d'autres sommes de ce chef au Gouvernement Impérial Ottoman.

Le montant total nominal de titres de l'État revenant au concessionnaire en conformité de ce qui précède, lui sera remis par le Gouvernement Impérial Ottoman, à la signature de chaque Convention spéciale pour chaque section; mais le concessionnaire devra bonifier au Gouvernement Impérial Ottoman les sommes que celui-ci aura payées pendant la période de construction pour le service des titres remis au concessionnaire—c'est-à-dire, jusqu'à la date de la réception provisoire de chaque section du chemin de fer. Ces sommes seront remises par le concessionnaire entre les mains de la Dette Publique pour le compte du Gouvernement Impérial Ottoman.

Le Gouvernement Impérial se réserve le droit de modifier à tout moment le système de paiement de l'annuité kilométrique de 11,000 fr. fixée au premier alinéa du présent Article, après remboursement des titres d'État émis en représentation de la dite annuité.

Aussitôt que le développement du trafic, et des recettes et la situation financière permettront l'émission de titres privés par le concessionnaire lui-même, destinés à remplacer les titres d'État qui lui auront été délivrés par le Gouvernement Impérial, le concessionnaire se mettra d'accord avec le Gouvernement Impérial pour procéder à cet effet.

Pour la première section de 200 kilom. au delà de Konia, le montant nominal des titres à remettre par le Gouvernement Impérial Ottoman au concessionnaire est fixé à 54,000,000 fr. Mais lors de la réception définitive de cette section, et aussitôt que la longueur de la ligne exécutée sera arrêtée, on établira le montant nominal exact des titres, à raison de 269,110 fr. 65 c. par kilom., qui sera acquis au concessionnaire pour cette section. Le surplus du montant nominal sera calculé au cours d'émission, plus les intérêts 4 pour cent courus jusqu'au jour du paiement, et sera versé en effectif par le concessionnaire au Trésor Impérial. Il est bien entendu que ce calcul sera fait au minimum à 81½ pour cent.

La Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie se porte garante vis-à-vis du Gouvernement Impérial Ottoman pour la construction de la dite première section de 200 kilom. jusqu'à l'achèvement des travaux de cette section.

Dans le cas où le Gouvernement Impérial Ottoman le jugera nécessaire, il pourra aussi demander à la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie de se porter garante pour d'autres sections, et la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie aura le droit de le faire.

La somme forfaitaire pour frais d'exploitation, de 4,500 fr. par an et par kilom. exploité, sera garantie au concessionnaire par une Convention spéciale pour chaque section, simultanément avec la Convention qui règlera l'annuité de 11,000 fr.

En ce qui concerne la première section de 200 kilom. au delà de Konia, cette somme forfaitaire de 4,500 fr. par kilom. et par an, est garantie au concessionnaire par les excédents des garanties actuellement affectées aux lignes de la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie.

Le service des titres de l'État à émettre pour la dite annuité kilométrique de 11,000 fr. sera assuré par les affectations spéciales, déterminées d'un commun accord avec le Gouvernement Impérial avant la mise à exécution de chaque section.

En outre, la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, de son côté, affecte en gage d'une façon irrévocable et inaliénable, aux porteurs de ces mêmes titres la ligne de Konia au Golfe Persique et ses embranchements, avec leur matériel roulant. Elle affecte pareillement, et pour le même objet, sa part dans les recettes de cette ligne, après paiement des frais d'exploitation, mais les porteurs des titres n'auront aucun droit de s'immiscer dans l'administration de la Société.

La dite part des recettes, déduction faite des frais d'exploitation, tels que cette part et ces frais seront établis par les comptes de la Société, sera, en cas de besoin, versés annuellement par celle-ci à l'Administration de la Dette Publique Ottomane, pour le compte du service des titres. Le Gouvernement Impérial Ottoman remboursera à la Société les sommes que celle-ci pourrait avoir fournies de ce chef, pour compte du service des titres émis. Le Gouvernement Impérial Ottoman affecte encore, d'une façon irrévocable et inaliénable, aux porteurs des titres d'État précités, la part lui revenant dans les recettes brutes de la dite ligne.

Si la recette kilométrique brute de la ligne dépasse 4,500 fr., mais sans dépasser 10,000 fr., l'excédent au delà de 4,500 fr. reviendra entièrement au Gouvernement.

Si la recette kilométrique brute dépasse 10,000 fr., la partie jusqu'à 10,000 fr. devant toujours être partagée comme il est dit plus haut, les 60 pour cent de l'excédent au delà de ces 10,000 fr. reviendront au Gouvernement Impérial et les 40 pour cent à la Société.

Il est bien entendu que si la recette kilométrique brute n'atteint pas 4,500 fr., la somme nécessaire pour parfaire la différence de ce chiffre sera payée au concessionnaire par le Gouvernement en même temps que l'annuité de 11,000 fr. sur les affectations spéciales à déterminer d'un commun accord entre le Gouvernement Impérial et le concessionnaire, avant la mise à exécution par le concessionnaire des clauses de la présente Convention afférente à chaque section.

Les dites affectations seront encaissées et payées par les soins de l'Administration de la Dette Publique Ottomane.

Pour les titres d'État à émettre pour l'exécution des différentes sections du chemin de fer, masse commune sera faite des recettes revenant au Gouvernement Impérial, de façon à ce que le montant disponible reste affecté à la communauté de ces mêmes titres dans la proportion du montant primitif nominal de chaque émission.

Aussitôt après le paiement des coupons et de l'amortissement des titres d'État émis, le surplus des recettes appartenant au Gouvernement Impérial Ottoman sera versé à celui-ci chaque année, après accomplissement des formalités prévues à l'Article XL de la présente Convention.

#### ARTICLE XXXVI.

Pour pouvoir déterminer la moyenne des recettes kilométriques des nouvelles lignes de Bagdad, il sera fait masse, au fur et à mesure de la mise en exploitation des sections des nouvelles lignes, de toutes les recettes afférentes à toutes les parties des nouvelles lignes, ainsi que des recettes nettes prévues aux Articles XXIII et XXXIII de la présente Convention.

La moyenne des recettes brutes kilométriques ainsi obtenue servira de base pour déterminer le montant des sommes à payer en conformité de l'Article XXXV.



## ARTICLE XXXVII.

Le concessionnaire prend l'engagement d'exécuter à ses frais, sur les anciennes lignes de Haïdar-Pacha à Angora et Eski-Chehîa à Konia, toutes les améliorations exigées par l'introduction d'un service de trains express et ce jusqu'à concurrence d'une dépense de 8,000,000 fr.

En compensation de ces frais et des nouvelles charges extraordinaires qu'entraînera pour l'exploitation l'introduction du service des trains express, le Gouvernement Impérial reconnaît au concessionnaire—

1. Une annuité de 350,000 fr pendant trente ans pour le service de l'intérêt et de l'amortissement du capital de 8,000,000 fr. ci-dessus.

Cette annuité commencera à courir à partir du commencement des travaux d'amélioration.

2. Une annuité de 350,000 fr. pour l'établissement des trains express.

Cette dernière annuité ne sera exigible qu'à partir du moment où la ligne principale aboutira à Alep.

Les annuités prévues au présent Article seront payées à la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie sur les affectations actuelles aux garanties de l'ancien réseau, et de la même manière que celles-ci.

## ARTICLE XXXVIII.

Le concessionnaire s'engage à construire et à exploiter, aussitôt que le Gouvernement Impérial lui en fera la demande, aux conditions de la présente Convention, un embranchement partant de la ligne Konia-Bassorah, et aboutissant à Diarbékîr et à Karpout.

## ARTICLE XXXIX.

Le raccordement éventuel de la ligne de Damas-Hamah et prolongements, avec le réseau faisant l'objet de la présente Convention, aura lieu à Alep.

## ARTICLE XL.

Le concessionnaire remettra au Ministère des Travaux Publics, dans le courant du mois de Janvier de chaque année, les comptes des recettes préalablement vérifiés et approuvés par le Commissaire Impérial sur la base desquels les sommes revenant au Gouvernement Impérial et à la Société seront déterminées en conformité de l'Article XXXV de la présente Convention.

Aussitôt que le montant de la part du Gouvernement dans ces recettes sera établi, la Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad en fera le versement pour le compte du service des titres d'État à l'Administration de la Dette Publique Ottomane, et celle-ci remettra en effectif au Gouvernement Impérial tout surplus qui restera disponible au delà des sommes exigées pour le paiement du coupon échéant le 1<sup>er</sup> Juillet de l'exercice en cours.

Le Gouvernement Impérial s'engage, de son côté, à faire connaître à l'Administration de la Dette Publique dans les deux mois qui suivront la présentation des comptes de recettes d'un exercice, le montant des sommes reconnues dues à la Société pour son paiement immédiat.

## ARTICLE XLI.

Le concessionnaire aura la faculté d'établir entre Hamidié et le port de Castaboul, un embranchement provisoire pour transporter le matériel et les matériaux nécessaires au chemin de fer. Il est toutefois entendu qu'après l'achèvement des travaux faisant l'objet de la présente Convention le concessionnaire devra, si le Gouvernement Impérial en notifie la demande, enlever les rails de cet embranchement provisoire.

Il est bien entendu que durant cette exploitation provisoire le Gouvernement Impérial ne payera pour le dit embranchement ni annuité, ni frais d'exploitation.

## ARTICLE XLII.

Les terrains et carrières qui seront expropriés conformément à l'Article VI de la Convention seront de l'étendue strictement nécessaire pour les travaux du chemin de fer et de toutes ses dépendances, et ne pourront pas être d'une étendue plus grande. Les expropriations se feront sous la surveillance du Ministère des Travaux Publics.

## ARTICLE XLIII.

Tous les matériaux et le matériel nécessaires pour la construction des nouvelles lignes et de toutes leurs dépendances, dont il est question dans l'Article VIII de la Convention, étant exempts de tous impôts et droits de douane, seront, à l'arrivée, inspectés conformément à l'usage par les employés de la douane.

## ARTICLE XLIV.

Les dépôts et les magasins à construire sur les terrains des stations, conformément à l'Article XXIV de la Convention, ne serviront qu'à l'emmagasinement des marchandises à transporter.

Ces dépôts et magasins seront construits conformément aux plans qui seront présentés par le concessionnaire et approuvés par le Ministère des Travaux Publics.

## ARTICLE XLV.

Le concessionnaire devra établir, à ses frais, et jusqu'à concurrence d'une dépense totale de 4,000,000 fr., les stations militaires qui seraient reconnues nécessaires par le Ministère de la Guerre. Le nombre, l'emplacement, et les dispositions de ces stations militaires et leurs dépendances seront arrêtés après entente entre le concessionnaire et le Ministère de la Guerre.

## ARTICLE XLVI.

Le concessionnaire s'engage à verser annuellement à l'Asile des Pauvres, à partir de l'ouverture à l'exploitation de la ligne principale, une somme de £ T. 500.

La présente Convention a été, conformément à l'Iradé promu par Sa Majesté Impériale le Sultan, faite en double, signée et échangée à Constantinople.

La présente Convention, Cahier des Charges, et le Firman Impérial seront échangés avec la Convention et Cahier des Charges du 8 (21) Janvier, 1317 (1902), 11 Chewal, 1319, et le Firman Impérial en date du 8 Zilhîdjé, 1319.

Fait le 20 Février, 1318 (5 Mars, 1903).

(Signé)

ZIHNL.  
ARTHUR GWINNER.  
KURT ZANDER.  
HUGUENIN.

Certifié conforme à l'original :  
Le Directeur du Bureau de Traduction du  
Ministère du Commerce et des Travaux Publics,  
(Signé) MOUHIB.

## CAHIER DES CHARGES.

## TITRE I.—Projets et Plans, Travaux, et Matériel.

Article 1. Le concessionnaire s'engage à exécuter, à ses frais, risques, et périls, et à terminer dans les délais fixés dans la Convention, tous les travaux du chemin de fer de manière qu'il soit praticable et exploité dans toutes ses parties.



Art. 2. Le concessionnaire devra, conformément à l'Article III de la Convention, soumettre au Ministère des Travaux Publics, rapporté sur un plan général à l'échelle de  $\frac{1}{5000}$ , le tracé du chemin de fer, les emplacements des stations, les voies de garage, de chargement et de déchargement.

A ce plan seront joints: un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils types de la voie, un tableau des pentes et rampes et les types relatifs aux travaux d'art les plus importants.

Le profil en long sera dressé à l'échelle de  $\frac{1}{5000}$  pour les longueurs et de  $\frac{1}{500}$  pour les hauteurs, dont les côtes seront rapportées au niveau moyen de la mer pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir:—

(a.) Les distances par 1,000 mètres de longueur du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

(b.) La longueur et l'inclinaison des pentes et rampes;

(c.) La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières.

Le concessionnaire présentera en outre un plan général à l'échelle de  $\frac{1}{100000}$  et un profil en long à l'échelle de  $\frac{1}{100000}$  pour les longueurs et de  $\frac{1}{10000}$  pour les hauteurs.

Art. 3. Les travaux de la ligne seront exécutés pour une seule voie.

Art. 4. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1.435 mètres à 1.455 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire, des parties comprises de chaque côté, entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre pour une voie: s'il y a deux voies, l'entrevoie aura 2 mètres.

Art. 5. Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés, les rigoles et banquettes qui seront jugés nécessaires pour l'écoulement des eaux, l'assainissement de la voie et des chambres d'emprunt, et le maintien des ouvrages.

Le ballast aura une épaisseur de 0.40 mètre, et les traverses seront métalliques.

La largeur en couronne du terrassement sous le ballast aura 5.50 mètres. Cette largeur pourra être réduite à 5.10 mètres dans les parties difficiles de la ligne. Elle pourra même être réduite à 4.50 mètres, lorsque les murettes soutenant le ballast reposent sur la maçonnerie ou sur le rocher compact.

Art. 6. Les alignements seront accordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 500 mètres; une partie droite de 100 mètres devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

En outre, les courbes devront être raccordées avec les alignements au moyen d'une courbe parabolique dont la moitié sera prise sur l'alignement. La partie droite restant entre les origines des paraboles de raccordements pourra alors être réduite à 10 mètres, à condition que le rayon de courbure soit augmenté autant que possible.

Art. 7. Le maximum normal de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 18 millim. par mètre.

Les raccordements des pentes se feront au moyen de courbes verticales d'un rayon égale à 1,000 mètres.

Les déclivités correspondant aux courbes de faibles rayons devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet Article et à celles de l'Article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles, c'est-à-dire, une réduction des rayons de courbure jusqu'à 300 mètres et une augmentation des rampes jusqu'à 25 pour cent, dans les parties présentant des difficultés spéciales. Mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement Impérial, et que pour autant qu'elles n'empêcheront pas, en cas de nécessité, de pratiquer une vitesse moyenne de 75 kilom. à l'heure, arrêts compris, sur l'ensemble de la ligne.

Art. 8. Les voies d'évitement, de stationnement, de chargement et de déchargement devront être en nombre suffisant et seront déterminées par le Gouvernement, sur la proposition du concessionnaire. Il est stipulé, dès à présent, que la distance moyenne des stations sera d'environ 20 kilom. La longueur de la voie d'évitement ne sera pas moindre de 300 mètres, mesurée entre les poteaux d'arrêt de garage. Dans l'établissement du profil en long, on aura soin de ménager des paliers d'une longueur convenable aux endroits où l'établissement ultérieur de stations nouvelles sera probable.

Art. 9. Lorsque le chemin de fer devra traverser des chemins ou routes qu'il sera nécessaire de conserver pour la communication du pays, on établira des passages en-dessus, en-dessous, ou à niveau, suivant la configuration du terrain.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route, l'ouverture du viaduc sera fixée, en tenant compte des circonstances locales, par le Gouvernement sur la proposition du concessionnaire, et pourra varier de 3 à 10 mètres.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clé, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins pour ceux qui seront formés de poutres horizontales, en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera d'au moins 4.30 mètres.

La largeur entre les parapets des viaducs sera au moins de 4.50 mètres pour une voie et de 8 mètres pour deux voies.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route, la largeur entre les parapets du pont qui supporte la route sera fixée par le Gouvernement en tenant compte des circonstances locales et variera de 3 mètres à 10 mètres, suivant l'importance de la route.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4.50 mètres pour une voie et 8 mètres au moins pour deux voies; la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs jusqu'à la clé de la voûte, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à 4.80 mètres.

Dans le cas où les routes seraient traversées à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Les passages à niveau ne seront pourvus de barrières que sur les points où l'utilité de gardiennage, démontrée par la fréquentation de la route, sera reconnue par le Gouvernement.

Pendant la construction du chemin de fer, s'il devient nécessaire de détourner ou de modifier l'emplacement ou les profils des routes préexistantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les parties modifiées ne devra pas, dans tous les cas, dépasser le maximum de l'inclinaison des anciennes routes.

Dans tous les cas, les passages à niveau devront, dans le sens de l'écoulement des eaux, se raccorder avec les routes par des inclinaisons de 0.2 par mètre au maximum sur 10 mètres au moins de longueur.

Art. 10. Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer, à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux; les débouchés, d'après les règles de l'art, des ponts à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques, seront fixés par le Ministère des Travaux Publics sur la proposition du concessionnaire.

Art. 11. Le concessionnaire n'emploiera, dans l'exécution des travaux, que de matériaux de bonne qualité pris dans la contrée, et il devra se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide tant des ouvrages que du matériel.

Les ponts et ponceaux à construire sur les cours d'eau ou sur les voies publiques et privées, ainsi que les aqueducs, seront construits en pierre et en fer ou en acier; le bois ne sera employé que dans les fondations, les tabliers et les longrines à placer sous les rails. Les ponts métalliques de 10 mètres de portée et au delà seront, avant la réception, soumis à l'épreuve conformément au programme qui sera présenté à l'approbation du Ministère des Travaux Publics, en même temps que les projets de ces ouvrages.

Les ponts métalliques seront calculés suivant la dernière circulaire du Ministère des Travaux Publics, soit de Prusse soit de France.

Quelles que soient les déclivités, la longueur des rails en acier sera de 12 mètres, et le poids en sera de 37.240 kilog. par mètre. Les rails reposeront sur quinze traverses en acier de 58.300 kilog.

Les rails seront posés sur des selles sur chaque traverse

Les rails, traverses, &c., seront du type adopté par les chemins de fer de l'État Prussien.

En ce qui concerne les dispositions et la construction des bâtiments, des stations et des guérites, il est convenu que les règles de la plus stricte nécessité seront maintenues tout en n'ayant en vue que la commodité et les usages ordinaires du pays.

Les stations seront construites en pierre ou en briques; elles pourront avoir des toits plats, des planchers en pierre, briques ou béton.

Les talus des remblais, d'éblais et emprunts auront une inclinaison variable déterminée par la nature des terrains. Ces inclinaisons seront, sur la demande du



concessionnaire, déterminées en cours d'exécution par le Ministère des Travaux Publics ou ses Délégués.

Art. 12. Au plan général qui sera présenté, le concessionnaire joindra un tableau faisant connaître la nomenclature détaillée et les principales dispositions des gares d'évitement et de stationnement, des passages à niveau, des ponts et aqueducs, des viaducs par-dessus et par-dessous le chemin de fer, et de tous les travaux qu'il se propose de construire.

Les plans des stations et des ouvrages d'art seront dressés à l'échelle de  $\frac{1}{2000}$ .

Art. 13. A la traversée des villes, villages, et aux stations, la voie sera, s'il est jugé nécessaire, séparée des propriétés et des bâtiments riverains par des clôtures.

Art. 14. Les plans à présenter pour l'expropriation des terrains seront dressés à l'échelle de  $\frac{1}{2000}$ .

Art. 15. Au fur et à mesure de l'exécution des diverses sections, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances.

Il fera également, au fur et à mesure de l'exécution des diverses sections, dresser à ses frais et contradictoirement avec le Gouvernement, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art exécutés; une expédition authentique des procès-verbaux du bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée dans les archives du Ministère des Travaux Publics.

Tous terrains expropriés après ce bornage général, pour travaux complémentaires, seront soumis à la formalité du bornage au fur et à mesure de leur expropriation, et il en sera fait mention dans l'état plus haut indiqué; de même, tout ouvrage d'art construit après la remise au Ministère des Travaux Publics de l'état descriptif y sera indiqué à son achèvement.

#### TITRE II.—Entretien et Exploitation.

Art. 16. Le concessionnaire entretiendra toujours en bon état la ligne et ses dépendances, ainsi que le matériel fixe et roulant, de manière que la circulation sur toute son étendue soit toujours facile et sûre; il aura soin d'écarter constamment toute cause qui pourrait donner lieu à des accidents.

Si le concessionnaire fait preuve de négligence ou apporte des retards dans l'exécution des présents engagements, il lui sera fait une mise en demeure, et si, dans l'espace d'un mois à partir de la date de la mise en demeure, il ne s'est pas conformé à cette mise en demeure, le Gouvernement Impérial y pourvoira d'office, aux frais du concessionnaire, et procédera aux travaux de réparations nécessaires; les frais de ces travaux seront pris sur les frais d'exploitation et sur certaines recettes revenant au concessionnaire, et en cas d'insuffisance, le concessionnaire sera tenu de les parfaire.

Art. 17. Le concessionnaire dressera mensuellement et remettra au Ministère des Travaux Publics un état indiquant les recettes de toute nature des lignes et de leurs dépendances.

Dans l'état indiquant les recettes brutes, il sera fait mention des recettes brutes provenant des transports des voyageurs et marchandises, ainsi que de tous les autres produits et recettes des lignes proprement dites. Les taxes afférentes aux transports militaires qui pourraient être effectuées à crédit feront l'objet d'un relevé mensuel séparé. Leur montant sera porté dans les recettes brutes, après encaissement.

#### TITRE III.—Rachat et Déchéance de la Concession, Formalités à remplir à l'Expiration de la Concession.

Art. 18. En cas de déchéance prononcée contre le concessionnaire, conformément aux dispositions de l'Article XXIX de la Convention, il sera pourvu à l'exécution des engagements contractés par le concessionnaire au moyen d'une adjudication, après mise à prix des ouvrages déjà construits, des objets et du matériel fixe et roulant, qui lui appartiennent, et enfin de tous les matériaux et des terrains achetés par lui; le dernier enchérisseur assumera ainsi l'exécution de tous les engagements incombant au concessionnaire évincé.

Le concessionnaire évincé recevra du nouveau concessionnaire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets, après, toutefois, déduction des frais. Le reste sera versé, pour compte du Gouvernement Impérial, à l'Administration.

de la Dette Publique, pour être assigné à l'affectation de l'amortissement et intérêts des titres d'État émis pour la section déchuë. Si la susdite adjudication n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée, après un délai de six mois, et avec une réduction convenable de prix; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de ces droits à la présente Concession, et les objets mis en adjudication deviendront, sans aucun paiement, la propriété de l'État.

Le cautionnement non encore restitué sera acquis au Gouvernement.

Art. 19. En cas de reprise de la Concession de la ligne par le Gouvernement Impérial conformément à l'Article XIX de la Convention, le matériel fixe, ainsi que le matériel roulant, tels que locomotives, wagons et chariots, servant à l'exploitation, seront remis gratuitement au Gouvernement Impérial. Tous les approvisionnements, combustibles et tous objets mobiliers servant à l'exploitation et existant à l'époque de la reprise de la Concession, seront achetés, à dire d'experts, par le Gouvernement Impérial.

Art. 20. A l'expiration de la durée de la Concession, de chaque section, le concessionnaire devra, sans aucun paiement, livrer en bon état et libres de toute dette et engagement, au Gouvernement Impérial, les stations et voies de chargement et de déchargement, ainsi que les bâtiments d'exploitation, tels que baraques et maisons destinées aux agents chargés du contrôle d'inspection et de la perception, les machines fixes et enfin tous les objets immobiliers et ne servant pas au transport. Le matériel fixe et le matériel roulant, tels que machines, wagons et chariots, servant à l'exploitation, seront remis gratuitement au Gouvernement Impérial. Le matériel de construction et de réparation, combustibles, approvisionnements, et enfin tous les objets mobiliers servant à l'exploitation et existant à l'époque de la reprise de la Concession, seront achetés, à dire d'experts, par le Gouvernement Impérial. Toutefois, le Gouvernement Impérial ne sera tenu de prendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation pendant six mois.

Dans le cas où, cinq années avant l'expiration de la Concession, le Gouvernement Impérial constaterait que le chemin de fer ne se trouve pas dans un état de bon entretien, il sera fait une mise en demeure au concessionnaire, et un délai lui sera accordé pour mettre la voie en bon état d'entretien. Si cette mise en demeure n'amène pas de résultat, le Gouvernement prendra en main l'exploitation de la ligne et de ses dépendances et fera exécuter d'office, aux frais du concessionnaire, les réparations nécessaires pour mettre la voie en bon état. Les frais de réparation seront pris sur les frais d'exploitation et sur certaines recettes revenant au concessionnaire; en cas d'insuffisance des recettes, le concessionnaire sera tenu d'y suppléer.

#### TITRE IV.—Tarifs et Conditions relatifs au Transport des Voyageurs et des Marchandises.

Art. 21. Les droits de transport que le concessionnaire, en vertu de l'Article XVI de la Convention, est autorisé à percevoir sont déterminés par les Tarifs maxima ci-dessus, qui ne seront dépassés en aucun cas sans l'autorisation du Gouvernement Impérial. Ces Tarifs, une fois abaissés, ne pourront être relevés dans la limite du maximum qu'après un avis préalable d'un mois. De même, en cas d'abaissement de ces Tarifs, il en sera donné avis trois jours à l'avance. Tous les Tarifs sont perçus par kilomètre de parcours. Les taxes minima sont comptées pour 8 kilom. au moins.

Les sommes qui grèvent les envois à titre de remboursement ne sont payées qu'après encaissement, et le concessionnaire percevra une commission de 2 pour cent.

##### Tarif I.—Voyageurs.

Par tête et par kilomètre (trains mixtes et de voyageurs):—

									Paras.
1 <sup>re</sup> classe	..	..	..	..	..	..	..	..	27
2 <sup>e</sup> ..	..	..	..	..	..	..	..	..	20
3 <sup>e</sup> ..	..	..	..	..	..	..	..	..	13

Les voyageurs transportés par trains de grande vitesse composés de wagons de première et de deuxième classe, paieront une surtaxe de 30 pour cent. Les enfants jusqu'à l'âge de trois ans, portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent, seront transportés gratuitement; à partir de trois ans jusqu'à sept ans, ils paieront la demi-taxe et occuperont place entière; toutefois, deux enfants ne pourront, dans un compartiment, occuper plus d'une place entière.



Tarif II.—*Bagages.*

Tout voyageur muni de son billet a droit au transport gratuit de 30 kilog. de bagages; les enfants payant demi-place n'auront droit à la gratuité que pour 20 kilog. Prix de transport par fraction indivisible de 10 kilog. d'excédent et par kilomètre, 1 para.

Les objets encombrants qui, sous une capacité de 30 décim. cubes, pèseraient moins de 7 kilog., seront assujettis au paiement du double de la taxe indiquée au Tarif.

*Frais accessoires.*

En outre de la taxe du Tarif, il sera perçu: (1) par bulletin de bagage délivré, un droit d'enregistrement de 20 paras, que le poids excède ou non le poids réglementaire de 30 kilog.; (2) un droit d'entreposage de 5 paras par jour pour tout colis non enlevé par le destinataire après l'arrivée des trains; (3) un droit de 20 paras par fraction indivisible de 100 kilog. pour tout pesage supplémentaire effectué sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, si ce pesage est conforme à la déclaration de la Compagnie.

Tarif III.—*Chiens*

Les chiens transportés dans les trains de voyageurs ou les trains mixtes paieront 4 paras par kilom.

*Frais accessoires.*

En outre de la taxe du Tarif, il sera perçu par tête: (1) un droit d'enregistrement de 20 paras; (2) un droit de 5 piastres par jour pour tout chien non réclamé par le destinataire et mis en fourrière par les soins du concessionnaire, aux risques et périls de qui de droit.

Tarif IV.—*Objets expédiés par grande vitesse*

Il sera perçu:

1 para par kilom. et par fraction indivisible de 10 kilog. Tout objet qui, sous un volume de 30 décim. cubes, pèserait moins de 7 kilog., sera assujetti au paiement de la double taxe du Tarif.

*Frais accessoires.*

En dehors des Tarifs, il sera perçu: (1) un droit d'enregistrement de 20 paras pour chaque expédition; (2) un droit de manutention de 4 paras par fraction indivisible de 10 kilog.; (3) un droit d'entreposage de 10 paras par jour, par fraction indivisible de 50 kilog., pour tout objet qui, pour quelque cause que ce soit, ne serait pas enlevé dans les vingt-quatre heures après l'envoi de la lettre d'avis, par le destinataire, s'il demeure dans la localité d'arrivée, et dans les trente-six heures s'il demeure dans une autre localité; (4) un droit de 20 paras par fraction indivisible de 100 kilog. pour tout pesage supplémentaire fait sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, et dont le résultat serait conforme à la déclaration de la Compagnie.

Tarif V.—*Paquets, Colis et Objets pesant moins de 25 kilog. expédiés par grande vitesse.*

Pour chaque paquet ou colis, il sera perçu, pour les premiers 30 kilom., une taxe de 3 piastres, y compris les droits d'enregistrement et de manutention, et 20 paras pour chaque 15 kilom. en sus.

*Frais accessoires.*

En dehors de cette taxe, il sera perçu: (1) un droit d'entrepôt de 10 paras pour les paquets et colis qui, pour quelque cause que ce soit, ne seraient pas enlevés dans les vingt-quatre heures suivant l'expédition de l'avis au destinataire, s'il demeure dans

la localité d'arrivée, et dans les trente-six heures s'il demeure dans une autre localité; (2) un droit de 20 paras pour tout pesage supplémentaire effectué sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, s'il a pour résultat de justifier la déclaration de la Compagnie.

Tarif VI.—*Titres, Espèces, et Objets de Valeur.*

L'or et l'argent, soit en lingots, soit en monnaies ou travaillées, le mercure, le platine, les bijoux, pierres précieuses et autres valeurs, ne sont admis à l'expédition que comme marchandises de grande vitesse. La taxe à percevoir est le double de la taxe normale de grande vitesse appliquée au poids effectif, mais au minimum à 25 kilog. Le concessionnaire n'est pas tenu d'assurer les transports de l'espèce. La responsabilité du concessionnaire, pour les envois non assurés par lui, n'est engagée que dans les limites des dispositions qui règlent les conditions de transport des marchandises de grande vitesse.

Tarif VII.—*Voitures et Matériel roulant.*

Par kilomètre.	Vitesse—	
	Grande.	Petite.
	Paras.	Paras.
Voitures à deux ou quatre roues à une banquette ..	94	47
Voitures à quatre roues à deux banquettes ..	134	67

*Frais accessoires.*

En dehors de la taxe du Tarif, il sera pour toute expédition perçu: (1) un droit d'enregistrement de 20 paras; (2) des frais de manutention de 10 piastres par véhicule; (3) un droit de magasinage de 5 piastres par jour et par voiture; ces droits de magasinage ne seront perçus que pour les voitures non réclamées par les destinataires quarante-huit heures après l'arrivée du train. En outre, si les objets se trouvant dans la voiture pèsent plus de 50 kilog., il sera perçu pour l'excédent de ces 50 kilog. la taxe prévue pour les marchandises de deuxième classe transportées à petite vitesse, et ce par fraction indivisible de 50 kilog.

Tarif VIII.—*Bestiaux.*

Par tête et par kilomètre.	Vitesse—	
	Grande.	Petite.
	Paras.	Paras.
1. Bœufs, vaches, taureaux, buffles, chameaux, chevaux et bêtes de trait .. ..	54	27
2. Veaux, ânes et porcs .. ..	18	9
3. Moutons, brebis et chèvres .. ..	8	4

*Frais accessoires.*

En outre du Tarif, il sera perçu pour chaque expédition: (1) un droit d'enregistrement de 20 paras; (2) un droit de manutention de 100 paras par tête de première catégorie; un droit de manutention de 40 paras par tête de deuxième catégorie; (3) un droit de fourrière de 5 piastres par jour pour chaque tête de bétail non enlevé par le



destinataire dans les vingt-quatre heures et parqué à ses risques et périls, et ce, sans préjudice des frais de fourrage à réclamer en outre.

**Tarif IX.—Marchandises transportées à petite vitesse, par tonne et par kilom.**

*1<sup>re</sup> Classe.*

Armes, bois de menuiserie et de teinture et autres bois de valeur, chandelles, boissons spiritueuses, cuivre, cotons, café, colle de poisson, matériel de carrosserie, cuirs, drogues, denrées coloniales, duvet, étoffes, épicerie, fers ouvrés, faïences, fruits, fontes, métaux bruts ou travaillés, garance, miroiteries, huiles d'olive et autres, herbes, instruments de musique, meubles, objets de librairie, plombs ouvrés, plumes en fer, porcelaines, plantes, fourrures, suifs, soieries, sucre, verres à glace, stéarine, vinaigre, vins, verres de table, carreaux, lainages, livres, thé, tabac, graines de pavot, tinctoriales, sésames, anis, &c., 35 paras.

*2<sup>e</sup> Classe.*

Ardoise, charpente, bitume, coke, charbon de bois, chanvre, fer brut et fondu, fers en barres et en plaques, toiles, minerais, planches, marbres bruts, madriers, pierres de taille, poissons salés, plomb en saumon, viandes salées, légumes conservés, 27 paras.

*3<sup>e</sup> Classe.*

Terre glaise, briques, tuiles, paille, son, bois à brûler, cailloux, riz, céréales, chaux, charbon de terre, cendres, farines, fumiers, pierres de maçonnerie, argile, plâtre, terres à chaux, pavés et autres, sel, sable et légumes frais, 22 paras.

Toutefois, les céréales à transporter par wagons complets sur des distances non inférieures à 900 kilom. ne paieront pas plus de 6 paras par tonne et par kilomètre.

La taxe à percevoir sera calculée par fraction indivisible de 50 kilog. et pour un parcours qui ne sera pas inférieur à 8 kilom.

*Frais accessoires.*

En dehors du Tarif, il sera perçu pour chaque expédition : (1) un droit d'enregistrement de 20 paras ; (2) 9 piastres par tonne, c'est-à-dire, 18 paras par fraction indivisible de 50 kilog., si la manutention est opérée par les soins du concessionnaire ; (3) un droit de magasinage de 10 paras par jour et par fraction indivisible de 50 kilog. pour les marchandises non enlevées dans les quarante-huit heures qui suivront la mise à la poste de la lettre d'avis au destinataire ; (4) un droit de 20 paras par fraction indivisible de 100 kilog. pour tout pesage supplémentaire opéré sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, et dont le résultat serait reconnu conforme au premier pesage.

*Observations.*

Les taxes du présent Tarif ne sont pas applicables aux masses indivisibles pesant plus de 3,000 kilog. ; pour toute masse indivisible pesant de 3,000 kilog. à 5,000 kilog. le présent Tarif sera augmenté de moitié ; la Compagnie ne pourra être tenue de transporter des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilog., et nécessitant l'emploi d'un matériel spécial ; si elle prend sur elle le transport et le factage de masses de ce poids, les frais et conditions de transport et de factage feront déterminés de gré à gré par les deux parties.

**Tarif X.—Assurances.**

Les marchandises assurées payeront les frais supplémentaires d'assurance suivants :—

	Piastres.
Marchandises d'une valeur de 500 piastres et transportées à petite vitesse ..	1.20
" " 500 piastres et transportées à grande vitesse ..	4
Bagages des voyageurs, voitures, chevaux et autres, d'une valeur de 1.000 piastres ..	2

**Tarif XI.—Trains spéciaux.**

**Taxe à percevoir par kilom.**

	Piastres.
Locomotives avec wagon de sûreté .. .. .	15
Wagon salon .. .. .	10
Wagon à voyageurs .. .. .	5
Wagon ordinaire .. .. .	2.20
Pour tout essieu en plus de deux essieux par wagon .. .. .	2.20
Pour chaque demi-heure d'attente en plus du temps indiqué dans l'itinéraire ..	460
Minimum à percevoir par kilomètre pour un train spécial ..	35
Minimum à percevoir pour tout train spécial .. .. .	700

Les taxes ci-dessus ne sont pas susceptibles des réductions prévues au Titre V.

Si la taxe à percevoir des voyageurs, bêtes, et bagages transportés par train spécial est inférieure à la taxe qu'aurait produite le Tarif par train ordinaire, le concessionnaire pourra appliquer le Tarif ordinaire. La demande d'un train spécial doit être faite au moins vingt-quatre heures à l'avance.

Art. 22. Pour les évaluations à faire conformément aux Tarifs spécifiés plus haut et à ceux à intervenir, le para est considéré comme la quarantième partie de la piastre, et la piastre comme la centième partie de la livre Turque.

Toutefois, le concessionnaire sera tenu d'accepter toutes les monnaies ayant cours dans l'Empire au change fixé par le Trésor.

Art. 23. Tous bestiaux, marchandises, objets, et céréales non spécifiés dans les Articles précédents seront assimilés, pour la perception de la taxe, à la classe avec laquelle ils ont le plus de rapport.

Art. 24. Tous les Tarifs, qu'ils soient généraux, spéciaux, ou proportionnels ou différentiels, sont applicables à tous les voyageurs et expéditeurs sans distinction. En outre, ces Tarifs, avant d'être appliqués, seront soumis à l'approbation du Gouvernement Impérial. En cas d'urgence, ces Tarifs pourront être appliqués, en les notifiant au Commissaire Impérial, avant l'approbation par le Gouvernement.

Art. 25. Il est formellement interdit au concessionnaire de passer tout Traité particulier ayant pour objet d'accorder des réductions des prix indiqués dans les Tarifs. Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas aux Traités à passer avec le Gouvernement Impérial. Les pauvres et indigents seront, sur pièces justificatives délivrées par les autorités locales, transportés à moitié du Tarif en vigueur.

**TITRE V.—Stipulations relatives à divers services.**

Art. 26. En temps de paix comme en temps de guerre le concessionnaire mettra à la disposition du Gouvernement Impérial, sur la réquisition écrite des autorités militaires, toutes les voitures et autre matériel et moyens de transports, toutes les fois que le Gouvernement aura à expédier par le chemin de fer, soit isolément soit en corps, des militaires appartenant à l'armée de terre, à la flotte, à la police, et à la gendarmerie, ainsi que des zaptiés et volontaires, leurs bagages et leurs bêtes, toute sorte de matériel, munitions de guerre, et approvisionnements ; au besoin le Gouvernement pourra même, alors, prendre en main la direction de la ligne avec son matériel et son personnel. Ces expéditions seront faites, tant en temps de paix qu'en temps de guerre, qu'elles soient effectuées par le concessionnaire ou par le Gouvernement occupant la ligne, au tiers du Tarif, sauf en ce qui concerne les officiers et les soldats, qui seront transportés au quart du Tarif ; de même, le matériel et autres objets expédiés par le Gouvernement par les trains des voyageurs seront également transportés au tiers du Tarif, les officiers et soldats au quart du Tarif. Il est entendu que, pour les transports militaires, les soldats, en dehors des objets qu'ils porteront avec eux et dans le wagon où ils se trouveront, auront droit au transport gratuit de 30 kilog. de bagages par homme. Ces bagages pourront être composés des articles suivants :—

Fusils, havre-sacs, gibernes, sacs-à-pain, bidons, vêtements, chaussures, batterie de cuisine, matériel d'ambulance, matériel d'armurier, de maréchal ferrant, de pansement pour les chevaux, instruments de chirurgie, médicaments, tentes, pelles, pioches, haches, instruments de musique, ainsi que les vivres nécessaires aux hommes pendant leur voyage en chemin de fer.

Toutefois, dans le cas où le Gouvernement Impérial en ferait la demande, le concessionnaire sera tenu de passer avec le Ministère de la Guerre une Convention



spéciale pour les transports et expéditions militaires, conformément aux règles établies à cet égard dans les autres pays.

Art. 27. Le Gouvernement jouira aussi d'une réduction au tiers du Tarif pour le transport des détenus et condamnés, ainsi que de leurs gardiens; à cet effet, le concessionnaire sera tenu de mettre à sa disposition, lorsqu'il le requerra, le nombre de compartiments nécessaires dans les voitures de deuxième ou troisième classe, des trains ordinaires.

Art. 28. Les fonctionnaires ou agents du Gouvernement chargés de l'inspection ou contrôle et de la surveillance de la construction et de l'exploitation du chemin de fer, ainsi que les employés de l'Administration des Télégraphes et des Contributions Indirectes, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie. Le matériel télégraphique des lignes de l'État sera transporté avec une réduction de 20 pour cent sur le Tarif.

Art. 29. La Compagnie est tenue d'effectuer gratuitement, dans les trains ordinaires des voyageurs, le transport des valises postales plombées accompagnées des agents nécessaires au service; à cet effet, elle réservera, dans chaque train de voyageurs, un ou plusieurs compartiments de voitures de deuxième classe, jusqu'à concurrence d'une voiture entière, suivant qu'elle en sera requise par le Gouvernement.

Dans le cas où l'Administration Impériale des Postes ferait construire un wagon spécial approprié au transport de la poste et le livrerait à la Compagnie, la Compagnie sera tenue de l'atteler à ses trains et de le transporter gratuitement.

Le concessionnaire ne pourra accepter aucun service postal étranger sans une autorisation préalable du Gouvernement.

Art. 30. Le concessionnaire est obligé de faire circuler journellement, au moins un train mixte dans chaque sens.

En dehors de ce train mixte, la Société établira entre Haïdar-Pacha et Alep, et *vice versa*, au moins un train express direct par semaine.

Au moins toutes les deux semaines, ce train express direct sera prolongé jusqu'au Golfe Persique, et *vice versa*.

La vitesse moyenne de ce train sur le réseau faisant l'objet de la présente Convention ne sera pas inférieure à 45 kilom. à l'heure, arrêts compris, et ce pendant les cinq premières années comptées à partir de la mise en exploitation de la ligne principale tout entière.

Après l'expiration des dites cinq années, la vitesse moyenne, arrêts compris, de ce train direct ne sera pas inférieure à 60 kilom.

La Société établira en outre, si l'importance du trafic en démontre la nécessité, des trains directs comprenant des voitures de première et deuxième classes, dont la vitesse moyenne entre Haïdar-Pacha et le Golfe Persique, et *vice versa*, ne sera pas inférieure à 40 kilom. à l'heure.

Le présent Cahier des Charges a été, conformément à l'Iradé promulgué par Sa Majesté Impériale le Sultan, fait en double, signé et échangé à Constantinople, le 20 Février, 1318 (5 Mars, 1903).

(Signé) ZIHNI.  
ARTHUR GWINNER.  
KURT ZANDER.  
HUGUENIN.

Certifié conforme à l'original:  
Le Directeur du Bureau de Traduction du  
Ministère du Commerce et des Travaux Publics,  
(Signé) MOUHB.

No. 23.

Sir N. O'Connor to Sir T. Sanderson.—(Received May 4.)

(Private.)

My dear Sanderson,

Constantinople, April 29, 1903.

HERE is the result of my study of the criticisms in the press; also a précis of my despatches *re* Bagdad.

Yours very truly,  
(Signed) N. R. O'CONOR.

Inclosure in No. 23.

*Précis of Despatches.*

THERE is no serious British competitor in the field, and I doubt whether there is any financial group in London anxious to obtain the Concession or who would accept it if offered on the terms probably acceptable to the Germans. Mr. Recknitzer cannot be considered such. The main feature of his proposal is the absence of any kilometric guarantee, and this brands it as counterfeit, for no one would undertake the work without a solid security of some sort, and I have not thought it advisable to support him. But his action may have shown the Germans that it is important that we should assist, or at least abstain from competing. The Sultan's idea of building the railway himself is absurd. Sooner or later the Germans will, if they persist, obtain the Concession on fairly reasonable terms, but at the present, the difficulties in their way are so great that the German Emperor would probably appreciate any support that would turn the scale in their favour. It is, therefore, a matter for consideration whether this support should not be given by Her Majesty's Government. For my part, I would like it to be accorded, as the result of a request from the German Government, and combined with some understanding securing to British capitalists a right to co-operate on fair terms in the prolongation of the existing railways to Bagdad and Bussorah. Some scheme by which the Smyrna-Aidin Railway would at the same time be amalgamated with the larger enterprise would not, I think, be unacceptable to the owners of the English line, and would in the long run be to the advantage of British trade and influence.

An Iradé has been communicated to Baron von Marschall, granting the Concession in principle. The details will be determined after the return of the Technical Committee. The difficulty is the kilometric guarantee; and eventually long and difficult negotiations will ensue, leading, quite possibly, to a demand for British financial co-operation.

Russia will possibly be obliged to seek a counterpoise, and is rumoured to be trying to get an important Railway Concession in the Erzeroum region.

Dr. von Siemens still hoped to come to an understanding with the Aidin Railway. It would be far better to make the line an international one.

Sir E. Law might remark, in a private letter to Dr. von Siemens, that he has heard that the Railway Committee is proposing to acquire a port at Koweit, and that he hopes it will not be unduly pressed, as Dr. von Siemens is probably aware that intimate relations exist between Her Majesty's Government and the Sheikh. Sir E. Law thinks that Dr. von Siemens would grasp the situation, and avoid discouraging British capitalists by any action which would have an unfavourable effect on the London market. A similar hint might be given to the German Ambassador.

It is proposed to apply the increased customs duties as guarantee for a loan of some £T. 20,000,000 for the construction of the Bagdad Railway. This loan may entice foreign—and especially British—capitalists. A fixed part has already been reserved for the French investor, and a similar arrangement may be made for the British, both France and England obtaining likewise a share in the work of construction.

This arrangement might have an effect on the Koweit question. Transmits Report of Committee. The discouraging accounts which it contains of the state of the country and the small estimate of receipts would hardly tempt the investor, unless accompanied by exceptionally satisfactory arrangement for kilometric guarantees.

Transmits copy of letter to Dr. von Siemens. We have shown good-will without engaging to do what he wants, viz., to agree to the increase of customs duties arising from the specific Tariff to be handed over to the Anatolian Railway Company. The debt and many others will want a share.

Have written to Dr. von Siemens expressing satisfaction that he has opened the door to British capitalists, but, as he can understand, I cannot venture an opinion on the financial side of the question, though I shall be very pleased to see British capitalists co-operating with Germans in this great enterprise. . . . I think it would be a pity to stop here and not do what we can in other ways to bring about an inter-

To Foreign Office,  
No. 526 (Vol.),  
November 9, 1899.

To Foreign Office,  
No. 554,  
November 30,  
1899.

To Foreign Office,  
No. 602 (Vol.),  
December 27,  
1899.

To Foreign Office,  
No. 24 (Vol.),  
January 22, 1900.

To Foreign Office,  
No. 175, May 19,  
1900.

To Foreign Office,  
No. 231 (Vol.),  
July 3, 1900.

To Sir T. Sanderson,  
January 26,  
1901.

To Sir T. Sanderson,  
February 23,  
1901.



national arrangement. The Russian Ambassador has stated that he would not oppose the Railway if confined to French and Germans, but that if England joined he would do all he could to frustrate its realization.

To Foreign Office,  
No. 239 A, July 1,  
1901.

One of the results of M. Delcassé's visit to St. Petersburg was that M. de Witte undertook not to oppose the Bagdad Railway.

Without some impulsion from official quarters, British capitalists may not be disposed to move in the matter. It is not my object to lead British investors to put their money blindly into the work, but merely to urge, as strongly as I can, that a British Syndicate should be formed to enter into negotiations with the German and French groups, and to inquire for themselves into the merits and details of the scheme, so as to be in a position to obtain for the British public, as well as for British trade, such advantages as may be reaped by those who participate in the original Concession.

I believe that the Ottoman Government is pledged, in principle, to a kilometric guarantee. I also believe that without such guarantee it will not be possible to raise a loan calculated roughly at 20,000,000*l.* for the construction of the Railway, and that with such guarantee investors run very little chance of losing their money.

A kilometric guarantee is essential, and this must be raised by an increase of the customs dues. This will fall on British imports, which exceed those of other countries; but we would find it difficult standing alone, as we probably should, to oppose or question the right of Turkey to apply this revenue to such purposes as it thinks wisest for the country. It is unpleasant to contemplate the construction of a railway traversing the whole of Asia Minor and terminating in the Persian Gulf in which Great Britain takes no part or share.

To Foreign Office,  
No. 31,  
January 27, 1902.

The Convention omits all mention of the specific guarantee to be given to the Bagdad Railway. The revenues of the vilayets will evidently not suffice, and the Company must look to other sources as the increase of customs dues.

In this latter they doubtless apprehend Russian opposition, which I have always expected. M. Zinoviev's remarks lend colour to this: he threatens to increase the war indemnity. The French susceptibilities are such that they will find it difficult to work harmoniously with the Germans. If our object, like Russia's, was the impoverishment of Turkey, we should be able to show good reason for objecting to an increase of customs duties for the benefit of a foreign railway. My belief is that our commerce will increase with the development of the country, and that the burden of the new duties will fall chiefly on the consumer. I am convinced it is to our interest, politically and commercially, to assist in the development of this country, and there is no more effective means than by constructing railways. The Aidin Railway prospects at first were very gloomy, but it has turned out a highly profitable undertaking, and it is quite probable that the Bagdad Railway may prove equally so. I hope that the English Syndicate will spare no pains to come in on a footing of equality with the French and Germans.

There is also the question of credit and prestige, and the Germans cannot put so large a capital into this country without being prepared to support the stability of an Empire in which they have staked so much. From the date of the signature, the German Government is directly interested in the highest degree in the maintenance of the Ottoman Empire.

To Sir T. Sanderson,  
Telegraphic,  
March 18, 1902.

We have the opportunity now of exercising considerable pressure by making equal participation in the Railway one of the essential conditions of our consent to the increase of customs duties, and intimating that without our good-will the London market will not subscribe.

To Foreign Office,  
No. 173, April 10,  
1902.

Has told Baron von Marschall that our attitude towards the proposed increase of customs must depend on our having an equal participation.

To Lord Lansdowne,  
October 23, 1902

Has told Mr. Gwinner that the support of the city could best be attracted by letting it be understood that British capitalists could have the construction of the eastern end.

To Foreign Office,  
No. 124,  
March 10, 1903.

The Administrative Council is to consist of eleven members, and the Germans and Turks together will have a permanent majority on the Board.

No. 24.

Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received June 19.)

(No. 102.)

(Telegraphic.) P.

Constantinople, June 19, 1903.

I HEAR, with regard to the Bagdad Railway, that an understanding was come to a few days ago at Berlin between the German and French Syndicates, whereby each is to receive 40 per cent., and the Austrian, Swiss, Constantinople, and Italian groups, while not to participate in the direction, control, &c., have 20 per cent. reserved for them.

Following is confidential:—

The French Ambassador has been informed by M. Delcassé that the Bagdad Railway scheme and the unification of the Ottoman Debt must go together; that he will not accept one without the other; and that he has reserved his approval until he has examined the Agreement.

No. 25.

Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received July 13.)

(No. 380. Confidential.)

Therapia, July 4, 1903.

My Lord.

WITH reference to my telegram No. 106 of the 30th ultimo, I have the honour to report to your Lordship that I learnt from M. Constans two days ago that, after careful examination of the Memorandum presented to him by M. Auboyneau, acting on behalf of the Ottoman Bank, M. Delcassé refused his consent to the Agreement made between them and the Deutsche Bank in regard to the Bagdad Railway, and at the same time asked M. Constans for his opinion.

The French Ambassador, in replying, stated that the conditions did not seem to him to secure equal participation for his countrymen.

Forty per cent. of the capital was allotted to each financial group, but as the remaining 20 per cent. was distributed as to 10 per cent. to the Austrians, 5 per cent. to the Swiss, 2 per cent. to a Milan group of bankers, and 3 per cent. to a Constantinople group, all of whom were, he believed, more or less directly under the influence of the Deutsche Bank, the assurance of equal participation was illusory. Besides this, I understood M. Constans to say that a German should represent the Board of Directors on the Administrative Council. This Council was apparently to be composed of twenty-six members, ten each to the French and Germans, and the others to represent the smaller units who were affiliated to the Deutsche Bank, while the Ottoman Government were to have two Delegates.

M. Constans went on to tell me that at first M. Delcassé was inclined simply to notify his non-acceptance of the proposals and his refusal to allow a quotation on the Paris Bourse, but eventually it was decided, after laying the matter before the Council of Ministers, to state formally the demands of the French Government, and to leave the Germans to accept or refuse them as they pleased.

He had not yet heard the answer from Berlin, but he believed the German Embassy here gave it out that the French proposals were unacceptable, and that they would probably come to terms eventually with the English.

His Excellency added that he was a strong advocate of the scheme, provided that a British Syndicate also participated, and he was even desirous to come to an arrangement with the Germans alone, though not so strongly as with the participation of England. But he was now afraid that if such serious differences showed themselves even before the Company got to work, there would be little chance of the two groups working harmoniously later on, and he thought it likely, on the whole, that his Government would refuse their sanction and approval.

He was told that the German Embassy wished him to report to his Government that if his Government refused to participate it would have a baneful effect upon the good relations between the two countries which the German Government were so anxious to bring about, but he did not attach any importance to this report, which was, moreover, one that concerned his Government rather than the Embassy.



Whatever was the end of the negotiations, he thought the Germans would construct the Konia-Eregli section by themselves; but whether in this case the Turkish Unified Bonds would be given a quotation on the Paris Bourse, or his Government would agree to a modification of the customs dues, was another matter.

In connection with the general question of the Bagdad Railway, I beg to report to your Lordship that I have been indirectly informed by a gentleman who is in close touch with the German Embassy, and gives me to understand that he speaks with authority, that it is considered at Berlin and in Government circles that M. Gwinner was too exacting in the terms and conditions which he sought to get accepted by the British Syndicate; that the Germans are now inclined to allow them to construct the Persian Gulf end of the line, provided they are allowed to retain the Haidar Pasha-Konia sections; and that it is hoped an understanding on this basis may be eventually brought about.

It is possible that some such views may be entertained by certain financiers at Berlin. If so, they are probably indicative of the swing of public opinion, and possibly due in part to the vexation and disappointment felt at the breakdown of the French negotiations.

While it is, perhaps, right that I should mention the matter to your Lordship more as gossip than otherwise, I do not think the proposal is by any means a definite one, inspired by any responsible authority.

There are, perhaps, political wire-pullers who would be only too glad to launch in the press some story of fresh negotiations between British and German financiers which would considerably appear about the time of President Loubet's visit to England.

I have, &c.  
(Signed) N. R. O'CONOR.

No. 26.

*Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received July 27.)*

(No. 418. Confidential.)

My Lord,

*Therapia, July 22, 1903.*

I HAVE the honour to report that your Lordship's despatch No. 168, Confidential, of the 3rd instant, was delivered to me by Captain H. Smyth, on his arrival on the 11th instant, and that I have since had several interviews with him on the subject of his proposed journey to the country which the Bagdad Railway is to traverse.

I have taken the necessary official steps to obtain facilities for him, and I have instructed His Majesty's Consular officers, whose districts he will pass through, to afford him all possible assistance.

Putting aside the military aspects of the question, it is evident that, with the means at his disposal, it will be impossible for Captain Smyth to undertake a detailed investigation into such questions as those connected with mining-irrigation and such like. With a view, however, to furnishing him during his stay in Constantinople with information on the commercial aspect of his mission, I gave him access to the Report of the German Railway Commission and other papers connected with the Bagdad Railway scheme, and I summoned Mr. Weakley and Mr. Waugh to be present at an interview I had with him on the 15th instant. I subsequently drew his attention in a written Memorandum to the points which I considered deserved his special attention. The most important of these points are: The general question of the Bagdad Railway becoming a great trade route between east and west; the population, actual and prospective, in the districts concerned, and how it would be affected by the railway; the nature of the soil and its productiveness, as affected by the water supply, rainfall, &c.; and the effect on the railway of maritime access from Smyrna or the Gulf of Alexandretta, as compared with its position if the sole western sea terminus were Haidar Pasha.

With regard to the section between Bagdad and the Persian Gulf, I suggested his reporting whether the railway would increase our trade area inland from the Persian Gulf; what would be the effect of competition between the railway and river navigation from Bussorah to Bagdad; the relative advantages and disadvantages of the various possible termini on the Shatt-el-Arab or the Persian Gulf; the actual percentage of British trade between Bussorah and Bagdad, and how it would be affected by the railway; what special advantages would accrue to British trade if the Bagdad-Persian

Gulf section were directly under the control of a British Company; and finally, what effect the railway would have upon the transit trade through Turkish territory to and from Persia.

I ventured to detain Captain Smyth here for a week, in order to give him time to study the German Commission's Report and other papers. I was also anxious to ascertain whether there was a technical report drawn up by the Commission, and, if so, to furnish him with a copy, but as I find it difficult to obtain information in this matter, I shall not delay his departure if I cannot get the Report within a few days.

I have, &c.  
(Signed) N. R. O'CONOR.

No. 27.

*Sir C. Greene to the Marquess of Lansdowne.—(Received July 29.)*

(No. 63. Commercial. Confidential.)

My Lord,

*Berne, July 27, 1903.*

WITH reference to my despatch No. 51, Commercial, of the 15th ultimo, on the subject of the proposed Bagdad Railway Company, I have the honour to transmit to your Lordship herewith a copy of a Confidential Report which I have received from Mr. Falck, His Majesty's Consul at Lucerne—who is also, as your Lordship is aware, a banker—which appears to me to corroborate in general the information which I have already forwarded to your Lordship.

Mr. Falck has, however, ascertained that this affair is still a long way from being settled, and that there would appear to be some objection on the part of the French supporters of the scheme to the participation of Swiss capital in the undertaking. Mr. Falck is of the opinion that politics, and not money, are for the moment the main factors in the situation; and he further expresses his conviction that, in the event of Swiss capital being seriously interested in the venture, it will be M. Abegg-Arter, the President of the "Schweizerische Kredit Anstalt," who will direct the whole affair.

I have, &c.  
(Signed) CONYNGHAM GREENE.

*Inclosure 1 in No. 27.*

*Report by Consul Falck.*

LES enquêtes confidentielles faites par mes confrères de Bâle et Zurich confirment très positivement la justesse de mes impressions concernant le Chemin de Fer à Bagdad. On parlait non seulement d'une participation dans cette affaire, mais de former une Société nouvelle, domiciliée à Zurich, et constituée d'après le type de la Société des Chemins de Fer Orientaux, que la Société de Crédit Suisse a créée et contrôle encore. Il ne s'agissait pas d'une Société pour la construction seulement, mais aussi pour l'exploitation des lignes, qui feront l'objet de l'Iradé de Décembre 1900 en faveur de la Société des Chemins de Fer d'Anatolie.

Il résulte, cependant, des dernières nouvelles obtenues par les journaux, que cette affaire est encore loin d'être en règle, puisque la répartition du capital social aux financiers des différentes nations forme encore l'objet de pourparlers entre les groupes Allemands et Français, et que ce dernier conteste à la Suisse la participation proposée par le premier. Il est évident que la politique joue le rôle important dans cette création et que les hommes d'affaire n'y sont encore que pour très peu de chose. Dans tous les cas, me dit-on, l'affaire ne pourra être lancée qu'après la grande opération de la conversion de la Dette Ottomane, qui rencontre encore bien de difficultés.

C'est donc à Paris et à Berlin que la chose serait à surveiller; je ne serais pas étonné non plus d'apprendre que Londres soit rentrée dans la chose; et si jamais la Suisse avait à s'y intéresser sérieusement, ce ne serait que M. Abegg-Arter, Président de la Société de Crédit Suisse, qui dirigerait tout, et duquel M. Angst pourrait indirectement s'approcher pour être renseigné.



Voici un exemplaire de la "Nouvelle Gazette de Zurich," No. 200, du 21 courant, édition du matin; elle contient un article que vous lirez avec intérêt. Je voulais l'envoyer de suite, mais c'était précisément hier, ou avant-hier, que l'occasion de voir des personnes bien informées devait se présenter.

(Signé) LOUIS FALCK.

Lucerne, le 24 Juillet, 1903.

Inclosure 2 in No. 27.

Extract from the "Neue Züricher Zeitung" of July 21, 1903.

(Translation.)

AFTER the British financial groups had notified their withdrawal from the Bagdad enterprise, the German parties interested turned (in accordance with the original plan) to France, in order that French capital might participate in the construction and exploitation of the railway. According to the "Deutsche Warte," M. Delcassé, the French Minister for Foreign Affairs, assumed at first an unfavourable attitude, on the ground that the distribution of the several shares in the line constituted a preferential treatment of the German element. The German and French shares in the undertaking were to amount each to 40 per cent.; therefore, as a matter of fact, they were to be equal, while 10 per cent. were to be assigned to the Turkish Government and the Swiss banking houses respectively. The French objection was directed principally against the engagement of Swiss financial houses, these being regarded as under German influence. Similarly, it is thought that the Turkish Government would take the part of the German participants where questions of principle were concerned. At present the negotiations are still proceeding, and it is not impossible that the French Government may give her assent to the plan submitted to her, subject to the modification that the share which was to have been allotted to Switzerland shall be taken over by financiers of other nationalities.

No. 28.

Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received August 3.)

(No. 420.)

My Lord,

Therapia, July 27, 1903.

MY attention has been called to a pamphlet on the Bagdad Railway by Dr. Paul Rohrbach, and as it contains much that is of interest in the general consideration of the question, as well as an excellent map of the districts traversed, I have the honour to transmit three copies herewith, in case it should not have already been brought to your Lordship's notice.

This pamphlet, together with other publications in the "Preussische Jahrbücher," which are partly quoted in it, are the result of the author's journeys in Asiatic Turkey in 1890 and 1900-1901. Although the pamphlet was published more than eighteen months ago, very few of the statements in it are affected by what has since taken place, and it may still be accepted as an exposition of the point of view from which the Germans regard the scheme.

I also inclose a short summary in English, giving the salient points dealt with in the pamphlet.

I have, &c.

(Signed) N. R. O'CONNOR.

Inclosure in No. 28.

Summary of a Pamphlet by Dr. Paul Rohrbach respecting the Bagdad Railway, dated January 18, 1902.

AFTER a short introduction, the pamphlet is divided into three main sections, viz.:

1. Political considerations.
2. The economic basis of the scheme.
3. The route and the districts traversed by the Bagdad Railway.

## I. Political Considerations.

If there were any probability that the whole of the Turkish Empire would, within a calculable time, be overrun and annexed by Russia, then there would be no prospect for the profitable investment of German capital in Asiatic Turkey. But Russia aims mainly at the outlet from the Black Sea by the Straits, and the sphere of a Russo-Turkish conflict in Asia would lie on the line from Erzeroum to Angora. The route chosen for the Bagdad Railway lies almost entirely outside this sphere, and it is, moreover, to be anticipated that, by connection with the Smyrna-Karahissar line, the important trade route will be via Smyrna, and not Haidar-Pasha. If, as has sometimes been mooted, Russia's interests demand an outlet on the Gulf of Alexandretta, then the attitude of German enterprise towards the Bagdad Railway would have to be carefully reconsidered, and its starting-point possibly sought at a port on that gulf, or even further south. But the only really paramount interest of Russia lies in the closing of the Straits, or, at least, of the Bosphorus, to foreign ships of war, and she can afford to be indifferent to what takes place in the districts south and west of a line from below the Dardanelles to Diarbekir.

It cannot be sufficiently repeated and insisted upon that if Turkey were destined to continue to play the part of a weak State, constantly at the mercy of her powerful neighbour, it would be most unwarrantable to risk a large amount of German capital in an undertaking like the Bagdad Railway, but the results of the Greek war have shown a great improvement in the Turkish army, and the extension of railway communications will afford her the possibility of improving her capacity for defence and her political stability. Only if Turkey grows strong in a political and military sense can Germany venture to invest hundreds of millions of marks in the railway and in the development of the districts through which it will pass. "For a weak Turkey not a penny; for a strong one as much as she may desire."

Germany, however, does not dream of monopolizing Turkey, in an economic sense. It would be far more desirable that the Great Powers concerned should agree to mark out certain spheres of interest, without touching the political integrity of the Turkish Empire; when Russia would doubtless claim northern Asia Minor, where for military reasons she could not tolerate modern means of communication not under her control, and France would make good her traditional claims to Syria.

Much harm has been done by irresponsible suggestions as to German colonization in Asiatic Turkey. No such thing is possible, as Anatolia is the stronghold of the Mahomedan Turks, and the Ottoman Government would never tolerate Christian emigration there, while the climate in Syria and Mesopotamia is not suited to white labour.

## II. The Economic Basis of the Scheme.

The cost of construction of the railway has been calculated at an average of nearly 10,000*l.* per kilom., including inevitable "expenses" peculiar to the East. To provide interest on this an annual revenue of 600*l.* per kilom. would be required, whereas not more than 200*l.* of receipts can at first be counted upon. The Turkish Government would therefore have to provide in the beginning at least 600,000*l.* a-year for kilometric guarantee, but could easily do so if allowed to raise the rate of customs duties to 15 per cent. *ad valorem*. This, however, will improve as time goes on. Upon the opening of the railway will follow an increase both of population and of revenue. The railway will only pay when the countries through which it passes have again attained the prosperity they possessed in ancient times. As soon as the economic effects of the railway have reached their full development, Anatolia, Northern Syria, Mesopotamia, and the Irak will be able together to export as much grain as the whole of Russia does to-day.

Among the developments to be expected is a large increase in the cultivation of cotton. North-western Mesopotamia and the neighbouring parts of Syria were in ancient times one of the most important centres of cotton cultivation. Climate and soil are still the same, and it is only insecurity and want of communications which now prevent this, or indeed any cultivation. The revival must be initiated by foreign capital, by means of Plantation Companies, which would rent large tracts of land from the Turkish Government, either to sub-let to small farmers or to work themselves with native labour. If German enterprise should succeed in meeting the greater part of the German demand



for raw cotton from Mesopotamia instead of importing that article from America, it would be at the same time creating a market for German industrial products; and Germany would have a right to claim preferential treatment for her wares in a country she had opened up and developed by her own capital.

Another source of wealth in the regions traversed by the Bagdad Railway are the naphtha springs, which extend in a broad zone from the Iranian foothills across the Euphrates and Tigris to the Arabian desert. The towns of Kerkuk, Tekrit on the Tigris, and Hit on the Euphrates, belong to this belt. The naphtha springs at Kerkuk and the escape of natural gas in the neighbourhood exceed in volume the similar phenomena observed in the vicinity of Baku before boring was commenced. The only thing to be feared is that foreign speculators may succeed in securing the right to exploit Mesopotamian naphtha before the monopoly can be obtained for Germany. The naphtha question is the more important, as there are but few indications of coal on the route of the railway, the only promising field being in the neighbourhood of Eregli, north-west of the passes of the Silesian Taurus.

The great wealth of Mesopotamia and Babylonia will, however, lie in the future, as it did in the past, in the production of grain. Two regions can be distinguished—a northern one, in which the rainfall suffices for cultivation, and a southern one, in which irrigation is necessary. (On the map attached to the pamphlet the former is indicated by vertical, the latter by horizontal, red lines.) It was so in ancient times also, and all investigations prove that nothing has altered in external natural conditions since those days which would render a return to the former prosperity of the country impossible. Although a large part of the rainfall region is at present desert, it is not necessarily so, as nomadic Arabs often grow small crops of barley there for their horses. With settled conditions, the whole of the zone could again be brought under cultivation.

In the irrigation region the conditions are more difficult, but at the same time more promising. The rainfall ceases to suffice for cultivation about the latitude of Kerkuk, and the whole of the sawad, or "black earth," formed by the deposits of the rivers, requires irrigation. More than two-thirds of this area, however, have, by over a thousand years of neglect, been reduced to such a condition that only very extensive and costly works could remove the evil. Of the remaining third only a fraction is at present under cultivation, but here European capital could be well employed in irrigation works. The former region, the reclaiming of which would probably have to be deferred for a generation after the Bagdad Railway is completed, includes the marshy districts between the Tigris and the Iranian foot-hills below Kut-el-Amarra, and on both sides of the Euphrates from Babylon to Bussorah, also the whole country between the rivers south of Babylon and the broad marshes on both sides of the Shatt-el-Arab. The areas which could at once be dealt with are:—

1. The land between the rivers from Feludja to the ruins of Kufa on the Euphrates, and from Samarra to Kut-el-Amarra on the Tigris.
2. The land on the left bank of the Tigris from Tekrit to Bagdad.
3. The ancient irrigation area of the Nihrawan Canal and the Dijala.

For these three areas about 700 kilom. of irrigation canals would be required, which would cost from 1,250,000*l.* to 1,500,000*l.* There is little reason to doubt that irrigation works would yield a profitable return. It can be shown that in the days of Haroun-al-Rashid, about 800 A.D., the population of Mesopotamia was 6,000,000, whereas it is now only 1,500,000. Again, there are records extant of the amount of land tax paid to King Chosru (1 dollar) in the sixth century, from which it can be deduced that the grain production of Mesopotamia must at that time have exceeded 10,000,000 tons. This amount would suffice to feed from 25,000,000 to 30,000,000 people, and if the same figure could again be reached, at least two-thirds of the crop would be available for exportation, even allowing for an increase of the population up to its former level. If a foreign irrigation Company took the whole matter in hand, it could take payment in kind up to one-fifth or one-quarter of the crop, pay off the Government tithes, and have a margin left which would amply repay the capital outlay. In the districts served by the existing railways in Anatolia a considerable impetus has already been given to agriculture, and the tithes have shown a notable increase.

Both the Bagdad Railway itself and the development of the districts through which it will pass are undertakings on a very large scale, from participation in which it would neither be wise nor possible to attempt to exclude non-German capital. There can be no question of creating in any part of the Turkish Empire a field of monopoly for German industry and German influence, and this not only for political, but also for economic reasons.

### III. The Route of the Bagdad Railway and the Districts it will traverse.

The total length of the line from Haidar-Pasha to Koweit will be about 2,500 kilom. (1,550 miles), and it naturally divides itself into five distinct sections:—

1. From the Bosphorus to the foot of the Silesian Taurus.
2. From the Taurus to the Upper Euphrates.
3. From the Euphrates to the commencement of the Babylonian Plain below Tekrit.
4. From the latter point to Bussorah on the Shatt-el-Arab.
5. From Bussorah to Koweit.

As regards the first section, the route to the Euphrates via Koniah was not the one originally planned. The first project of a line via Sivas, Kharput, and Diarbekir was, however, relinquished, not on political grounds only, but because it would have been quite 200 kilom. longer, and would have encountered great engineering difficulties. The Turkish Government would have preferred the northern route as being of greater strategic value, but the sums required for kilometric guarantee would have been much larger.

The second section is by far the most difficult, and will probably involve the construction of a tunnel several kilometres in length. Curiously enough, the Sultan insists in a most decided manner that the railway shall nowhere approach to within less than half-a-day's march from the coast, for fear of its being attacked from the sea. The Company, however, have maintained their demand to touch Adana, whence an English railway leads to the port of Mersina.

From Jerablus (somewhat south of Birjik on the Euphrates) onwards there are no further serious technical difficulties. It was originally intended to take the line via Urfa, but later it was decided to go straight via Nisibis through the desert to Mosul. The principal reason for this change was doubtless the saving in expense, but it can also be maintained that it is better to go through the very middle of the country, now a desert, which it is hoped that the railway will restore to cultivation. On the whole line from Jerablus to Bussorah there is hardly a single kilometre which cannot be made fertile or has not a promising future in other ways, and there are no engineering difficulties beyond a few marshy tracts of very small extent and the great bridge over the Lower Euphrates.

It is not probable that the connection between Adana and Mersina will suffice for the requirements of the railway, and another outlet to the Mediterranean will have to be sought, possibly at Seleucia, the ancient port of Antioch. The natural route of the trade of the river basins of the Euphrates and Tigris, towards the west, is the valley of the Orontes, and that part of Northern Syria was formerly most prosperous; indeed, if only German, and not also Turkish, interests were involved, the section between Koniah and the Silesian Plain could be omitted. Two reasons, however, make the completion of the Anatolian line necessary, viz., Turkish military requirements and the rapid mail route to India.

The whole district from Urfa to beyond Mosul is at present devastated by the Kurdish Hamidieh of the "Generals" Ibrahim and Mustapha, but the railway will doubtless put an end at once and for good to their outrages.

A matter of special interest in regard to the Bagdad Railway is the question of the point where it will reach the Persian Gulf. To enter Persian territory would involve negotiations with another Government; moreover, Mohammerah, as well as Bussorah, is within the bar of the Shatt-el-Arab, and, therefore, not approachable by large ocean steamers. Koweit, on the Arabian coast, offers an excellent and well-known harbour, but it has been said that England has designs on this place. If Koweit were really to be withdrawn from the Turkish suzerainty, and brought within the British sphere of power, this would constitute a severe blow to both European and Turkish interests.

So far as German economic interests are concerned, and even regarding the military requirements of Turkey also, it might be as well not to connect the Bagdad Railway with the Persian Gulf. When the railway is finished to Bagdad, the Syrian ports would be able to compete successfully with Bussorah and Koweit in the export and import trade of Mesopotamia, and a good harbour on the Gulf of Alexandretta will be far easier to obtain than one at the mouth of the Shatt-el-Arab. The Persian Gulf will probably remain under the control of England, and, perhaps, shortly of Russia also, and a German naval station in those waters would arouse much international jealousy. It is most important to prevent England from acquiring Koweit. If she is allowed to do so, she will have obtained control of the third, shortest also, and most rapid route to India and South-



Eastern Asia, and will be able to close and open it as she pleases. The Russians, moreover, are slowly advancing through Persia, and if England takes Koweit, they would no doubt retaliate by occupying Bushire or Bunder Abbas. If, however, these two Great Powers establish themselves with large fleets and fortified harbours on the line of the future new road to India, then the influence that Germany could exert on the development of the trade route created by the Bagdad Railway would be far less than if the neutrality of the Gulf could be secured, and the Straits of Ormuz kept open for the trade of all nations.

No. 29.

*Sir C. Scott to the Marquess of Lansdowne.—(Received August 3.)*

(No. 220.)

My Lord,

*St. Petersburg, July 30, 1903.*

I HAVE the honour to transmit to your Lordship herewith translation of an article from to-day's "Novoe Vremya," pointing out the commercial and political advantages likely to accrue to Germany by the construction of the Bagdad Railway. The writer states that the Bagdad Railway possesses an organization without parallel in any other railway system, viz., the system of so-called Commercial Agents, whose activity, it is predicted, will soon reach districts properly within the Russian sphere of influence, the adoption of economic measures being recommended as urgent, with a view to counteract the growth of German influence in Asia Minor.

I have, &amp;c.

(For Sir C. Scott),

(Signed) CECIL SPRING-RICE.

Inclosure in No. 29.

*Extract from the "Novoe Vremya" of July 17 (30), 1903.*

(Translation.)

THE GERMANS IN ANATOLIA.—Three days ago work was begun on the Konia-Eregli section of the Bagdad Railway. This fact is not only of importance to us as the commencement of the Bagdad Railway, but also from the point of view of the extension of German influence in the Near East.

This is a new and grave advance of Germany towards the peaceful conquest of Asia Minor—a measure which cannot be neutralized even by the entire annulment of the whole Bagdad project. Suppose the construction of the further section from Eregli to the Bay of Alexandretta be deferred indefinitely—even so, the extension of the existing line, 150 miles further to the east, cuts deep into the heart of Asia Minor.

Besides the German line, there are French and English railways in Asia Minor. Of all the non-German lines, it may be said that they serve purely commercial objects, protected, of course, by the Governments to which they belong, but not threatening the interests of other nations in the districts which they traverse. But this, unfortunately, cannot be said of the German Anatolian Railway, which is an exclusively German enterprise and serves purely German objects.

By the aid of its railway, Germany is achieving the conquest of the markets of Asia Minor, and with the conquest of the markets is consolidating its political influence in the country.

It owes these great results to the peculiar organization of the Anatolian Railway—an organization which has not its parallel in any other railway system, and is therefore deserving of careful attention.

The essence of this organization consists in the system of the so-called Commercial Agents of the Anatolian Railway—who are now covering the eastern part of the peninsula, and will spread further east with the advance of the railway till their activity reaches districts which are properly within our sphere of interest.

These Commercial Agents are established at all the principal places within 250 to 300 miles of the railway—which at the present moment has its termini at Angora and Konia. When any article arrives at a station and is forwarded to any place where

there is an Agent, the sender receives at that station part of the cost of its carriage by mule or waggon to the place of destination. This facilitates the transport of merchandise to distant points, so that it is almost as easy to send goods to distant places as to stations on the railway. Nor is this all; the German Government has instituted the system of special through rates from all stations on the German lines along the Anatolian Railway, and the Railway Administration undertakes all responsibility for the delivery of the goods. And the German Anatolian Railway plays a great part in the direction of the export trade, for special facilities are given at the Anatolian stations for transport on the German railways.

Of course, the Railway authorities are not restricted to their official duties. They collect all sorts of commercial intelligence, and enter into direct relations with the native population—supply them with agricultural implements, with seeds of the best qualities, &c. It is obvious that all this must increase the prestige of Germany. Such are the measures by which Germany is obtaining control of Asia Minor, and that is why even an extension of 150 miles of the railway deserves our most serious attention.

It is vain to attempt to meet such a policy by mere diplomatic measures. The measures we must take are of an economic nature, and to be useful, they must be taken at once.

No. 30.

*Sir E. Monson to the Marquess of Lansdowne.—(Received November 7.)*

(No. 585.)

My Lord,

*Paris, November 6, 1903.*

WITH reference to Sir N. O'Connor's despatch No. 646 of the 8th ultimo respecting the negotiations which have been going on for some time respecting the Bagdad Railway scheme, I have the honour to inclose herewith a Memorandum which has been furnished to me by Mr. O'Beirne, Second Secretary at His Majesty's Embassy, containing some information of what has occurred recently at Paris, which your Lordship will find to be of considerable interest and importance.

As your Lordship will see, the views of M. Delcassé have prevailed against the support given by his colleague, the Minister of Finance, to the project favoured by the French capitalists. The grounds of M. Delcassé's opposition were based on the preponderance which would be given by that project to German management.

I was visited the day before yesterday by a Russian journalist whose acquaintance I made many years ago, and who was staying in Paris almost entirely for the purpose of contributing to the efforts made to prevent Germany from obtaining the predominance above alluded to; and he told me that he had employed himself in every direction in advocating the policy of making the railway a really international undertaking, and not allowing it to fall into purely German hands, as it would otherwise eventually do.

I have, &amp;c.

(Signed) EDMUND MONSON.

Inclosure in No. 30.

Memorandum.

I HEAR on very good authority that the Bagdad Railway question was considered recently at a Council of Ministers, and, although the Minister of Finance expressed himself in favour of the Government's supporting the proposed arrangement between the French capitalists interested and the Anatolian Railway Company, M. Delcassé strongly opposed this course, and the Council decided against giving the Government's support. The main ground for their decision was the preponderance in management which would be given to the Germans by the appointment of Dr. Gwinner as President and Dr. Zander as Managing Director (as reported by Sir N. O'Connor in his despatch No. 646), notwithstanding the conditions apparently securing the French group equality with the Germans as regards contribution of capital and seats on the Council of Administration.



It does not seem to be yet known what course the French group (which is represented by the Hottinguer Bank) will take in view of the decision of the Government. Baron Hottinguer gave me to understand some time ago that he would go on with the scheme even if the Government withheld its support. But one effect of the Government's opposition will be to prevent the shares of the Company from being quoted officially in the Paris Bourse; and people in a position to judge consider that the French public are so entirely indifferent to the scheme that it will be difficult to induce them to subscribe to it largely.

(Signed) H. O'BEIRNE.

Paris, November 6, 1903.

### No. 31.

*Sir C. Greene to the Marquess of Lansdowne.—(Received November 20.)*

(No. 55. Confidential.)

My Lord,

Berne, November 18, 1903.

WITH reference to my despatch No. 49, Confidential, of the 12th ultimo, and to previous correspondence on the subject of the proposed Bagdad Railway Company, I have the honour to transmit to your Lordship herewith a copy of a letter, dated yesterday, which I have received from M. Falck, His Majesty's Consul at Lucerne, in which he reports that advices received from Brussels declare that a complete understanding has been arrived at between the German and French financial groups.

The accompanying extract from to-day's "Journal de Genève" conveys the same information as coming from Berlin.

I have, &c.  
(Signed) CONYNGHAM GREENE.

### Inclosure in No. 31.

*Consul Falck to Sir C. Greene.*

M. le Ministre,

Lucerne, le 17 Novembre, 1903.

LES dépêches de Bruxelles d'hier disent qu'un accord complet ait eu lieu entre les groupes financiers Allemands et Français. La "Deutsche Bank" prendrait 40 pour cent du capital Chemin de Fer de Bagdad, 30 pour cent les Français (Banque Ottomane), 20 pour cent les autres nations, 10 pour cent la Société des Chemins de Fer d'Anatolie—c'est-à-dire que les Allemands contrôleraient 40 + 10 = 50 pour cent du capital, ce qui, sans parler des "autres nations," équivaut à la majorité.

L'Angleterre aura bien ses raisons pour attendre un moment plus propre avant de s'engager dans cette entreprise remplie d'aléas et de complications de toute sorte; elle peut attendre.

Veillez, &c.  
(Signé) LOUIS FALCK.

### No. 32.

*Sir C. Greene to the Marquess of Lansdowne.—(Received November 23.)*

(No. 56. Confidential.)

My Lord,

Berne, November 21, 1903.

WITH reference to my despatch No. 55, Confidential, of the 18th instant, on the subject of the proposed Bagdad Railway Company, I have the honour to transmit to your Lordship herewith a copy of a further private letter, dated to-day, which I have received from Mr. Consul Falck, of Lucerne, in which he gives the latest details as to the composition of the Board of Administration of the Company, the "siège

\* Not printed.

social" of which will now, as it appears, be at Frankfort, and not at Zurich, as had at first been intended.

M. Falck appears to be of the opinion that French influence has been successful in eliminating Swiss participation in the enterprise, and he doubts the likelihood of Swiss capital being risked in the concern.

I have, &c.  
(Signed) CONYNGHAM GREENE.

### Inclosure in No. 32.

*M. Falck to Sir C. Greene.*

M. le Ministre,

Lucerne, le 21 Novembre, 1903.

J'AI l'honneur de vous retourner ci-joint l'extrait du "Times" du 17 courant concernant Bagdad.

Voici les dernières nouvelles:—

"Le Conseil d'Administration comptera douze membres, dont huit Allemands et quatre Français. Président, Vice-Président, et Administrateurs-Délégués seront des Allemands. Le siège social, provisoirement destiné à être établi à Zurich, est, pour la Société de Construction, établi à Francfort. Conseiller Privé Mackensen en sera le Directeur. L'Administration comprendra comme membres MM. Holzmann, Zander, et Huguenin, ces deux derniers Directeurs du Chemin de Fer d'Anatolie; un autre encore sera désigné par la 'Deutsche Bank.'"

D'après les notices obtenues antérieurement, c'étaient les Français qui s'opposaient à la participation Suisse, qui paraît donc écartée. Les intérêts Français seront, paraît-il, mieux sauvegardés à Francfort! Je ne pense pas du reste que le capital Suisse sera assez naïf de s'y lancer.

Agrérez, &c.  
(Signé) LOUIS FALCK.

### No. 33.

*Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received November 30.)*

(No. 787.)

My Lord,

Constantinople, November 25, 1903.

I TOOK advantage of a visit from M. Chenut, French Representative of the General Railway Administration, to ask him whether he had any confirmation of the news published in the "Times" of the 17th instant, stating that an agreement had been arrived at between the French and German financial groups in regard to the Bagdad Railway.

M. Chenut replied that he understood that the Deutsche Bank, acting on behalf of the Bagdad Railway Company, had come to an agreement with a French group represented by the Imperial Ottoman Bank, that the Agreement placed the French group in a position *vis-à-vis* to the German of marked inferiority, that the arrangement was private, that it had not—and would not—receive the support of the French Government, who had refused to allow the stock of the Bagdad Railway to be quoted on the French Bourse; and that he understood the object of the arrangement was to be in a more or less privileged position in case hereafter there should be an official and international agreement respecting the construction of the line.

He did not know what other special advantages the French group derived from the present Agreement, but, as far as he knew, it did not give them a right to participate in the work of construction, in the orders for materials, and such like.

For his own part, he did not think that the Bagdad Railway could be built without the approval and concurrence of England.

I have, &c.  
(Signed) N. R. O'CONOR.



No. 34.

*Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received December 14.)*

(No. 805.)

My Lord,

Constantinople, December 4, 1903.  
I HAVE the honour to forward to your Lordship herewith copy of a despatch from His Majesty's Acting Vice-Consul at Konia, communicating certain preliminary information respecting the Konia-Eregli Railway, together with a copy of a further despatch, stating that the section now under construction will terminate 10 kilom. past Eregli.

I have, &c.  
(Signed) N. R. O'CONOR.

Inclosure 1 in No. 34.

(No. 2.)

Sir,

*Acting Vice-Consul Hampson to Sir N. O'Connor.*

Konia, November 30, 1903.

I HAVE the honour to give the following preliminary information respecting the railway in construction from here towards the south-east.

The line actually in course of construction will go from Konia, via Karaman, to Eregli, a distance of rather less than 200 kilom. As the contract is for 200 kilom., the furthest station will be two or three hours past Eregli. Karaman is about half-way.

Work on the line has been in progress for about four months, and all is ready for the laying of the rails nearly to Karaman. So far, the rails have only been laid for 500 or 600 yards from Konia.

Winter may interfere with the work; but it is hoped that, as the country presents no difficulties, the line will be in working order as far as Karaman in about four months, and will be completed to Eregli in twelve or fifteen months from now.

The work is under the direction of a German, Herr Mackenzen, who resides here, with a sub-director at Karaman.

I have, &c.  
(Signed) CHARLES S. HAMPSON.

Inclosure 2 in No. 34.

*Acting Vice-Consul Hampson to Sir N. O'Connor.*

(No. 3.)

Sir,

Konia, December 3, 1903.

WITH reference to my preceding despatch of the 30th ultimo, I find that the word "hours," in the statement that the furthest station of the section of railway at present under construction would be two or three hours past Eregli, was used in the native sense, in which an "hour" means 3 to 4 miles.

Herr Mackenzen, on whom I called yesterday, told me that the distance was 9 or 10 kilom. He confirmed all the other information in my last despatch.

I have, &c.  
(Signed) CHARLES S. HAMPSON.

No. 35.

*Sir E. Monson to the Marquess of Lansdowne.—(Received December 19.)*

(No. 661.)

My Lord,

Paris, December 18, 1903.  
YOUR Lordship will have noticed a telegram published by the "Times" of yesterday to the effect that a Syndicate under the control of the Deutsche Bank and others has taken over 2,000,000*l.* of Imperial Ottoman Loan for the purposes of the Bagdad Railway.

I have the honour to inclose a Memorandum by Mr. O'Beirne of information given to him by Baron Hottinguer on the subject.

I have, &c.  
(Signed) EDMUND MONSON.

Inclosure in No. 35.

Memorandum.

WITH reference to the telegram published by the "Times" of the 17th instant, to the effect that a Syndicate under the control of the Deutsche Bank and others had taken over 2,000,000*l.* of Imperial Ottoman Loan for the purposes of the Bagdad Railway, I understand from Baron Hottinguer that there is no intention, for the present at any rate, to attempt to float any part of the proposed loan in Paris. A loan of 4 per cent. is to be brought out in Germany, and Baron Hottinguer explained that it was expected that the profits of the emission would recoup the German houses interested for the expenses incurred in surveying the line to Bagdad, and for the incidental expenses incurred at Constantinople in connection with the Concession, which had been very heavy.

Baron Hottinguer said three French members, including M. Berger, had been elected to the Board of Administration. The French were now, in consequence of the unfavourable attitude of their Government, in a position of complete inferiority in the newly-constituted Company; but they hoped to be able to assert their influence when the Germans found it necessary to come to France for money.

(Signed) HUGH O'BEIRNE.

December 18, 1903.

No. 36.

*Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received December 21.)*

(No. 831. Confidential.)

My Lord,

Constantinople, December 15, 1903.

DR. GWINNER, President of the Deutsche Bank, called upon me two days' ago, shortly after his arrival here, to preside at to-day's meeting of the Bagdad Railway Company.

After expressing his regret that his negotiations with the British Syndicate last spring had not resulted in their participation in the Bagdad Railway, he said that he attributed the breakdown entirely to the sudden ebullition of public opinion, which had deterred His Majesty's Government as well as the Syndicate from proceeding with the business. The anti-German feeling prevalent in England at that moment no doubt contributed to this result; but he believed that if the question had been fully explained to the British public, and they had been made aware of the conditions offered by the Deutsche Bank, their views would have been considerably altered, and the way left open for a resumption of negotiations at a future and not very distant date. The members of the British Syndicate did not wish to expose themselves to the ill-feeling consequent upon proceeding with negotiations, which were viewed so unfavourably both in political circles and in the city.

Sir Clinton Dawkins was already tainted by his connection with the Morgau group, who were at the moment unpopular on account of the shipping combine and Sir E. Cassel, who, though now a naturalized British subject, was at one time a German, was also in a delicate position. Lord Revelstoke was the only representative of English finance who had not some reason to proceed with extreme caution; but even he did not care to face the outcry which was set going by the "National Review" and other papers, who were clamouring for an understanding with Russia.

Mr. Gwinner proceeded to say that he had practically accepted the terms and conditions laid down in Sir E. Cassel's letter, and had agreed to amalgamate the Anatolian section in the Bagdad Railway. He had done so with the consent of his Government, and he had only altered a single word in Sir E. Cassel's proposals by substituting "Ottoman" before customs with reference to the Koweit terminus; and he was quite



prepared, had he been pressed, to give up even this amendment. The Railway Company did not care in the least whether Koweit was a British Protectorate occupied by British troops, but they were anxious to avoid goods and passengers being subjected to two Customs inspections as might be the case were they to have a Customs at Koweit and another somewhere in the desert outside the Koweit area.

I said that in face of the strong exhibition of public feeling which had no doubt, in great measure, prevented an understanding between the Syndicates, it seemed to me that there was still a way in which an arrangement could have been brought about to our mutual advantage, namely, by the Deutsche Bank consenting to give the construction of the Persian Gulf end to the British.

Mr. Gwinner replied that for his part he would have been quite willing to agree to this, but if he did so, he could not have been expected to give up the Anatolian section while leaving the Persian Gulf end to England. Apart from this, there was a political side to the question; and he was unable to say with certitude whether his Government would have been willing to agree to an arrangement which would be viewed with great displeasure by Russia, and possibly place them in a delicate position towards that Power.

Mr. Gwinner added that the French Government had declined to sanction the participation of the French group, and had refused a quotation on the Paris Bourse for their shares. The first meeting of the Bagdad Railway Company would be held on the 15th instant, when the Board of Directors and the Administrative Council would be chosen.

Dr. Gwinner evidently did not consider that the unofficial character of the participation of the French group affected materially the German position, or need cause them any anxiety.

I have, &c.  
(Signed) N. R. O'CONOR.

No. 37.

Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received December 28.)

(No. 843.)

My Lord,

Constantinople, December 23, 1903.

WITH reference to my despatch No. 831, Confidential, of the 15th instant, and to previous correspondence on the subject of the Bagdad Railway, I have the honour to report that at a meeting of the "Conseil d'Administration de la Société Ottomane de Chemin de Fer de Bagdad," held on the 15th instant, eight additional directors of the Company were appointed, subject to ratification by the next general meeting.

M. Arthur Gwinner, Director of the Deutsche Bank, is President of the Board, and M. Testa, German Delegate on the Council of the Ottoman Public Debt, and M. Deffès, Director-General of the Ottoman Bank, have been named Vice-Presidents. The post of "Administrateur-Délégué" has been assigned to Dr. Kurt Zander, Director-General of the Anatolian Railway Company.

I enclose a complete list of the Board of Directors as at present constituted.

I understand that in consequence of the protest of Russia against the assignment of £T. 36,000 from the tithes of the Vilayet of Konia for the kilometric guarantee of the Bagdad Railway (those tithes being already engaged for the payment of the Russian war indemnity), this security will be replaced by the assignment of other tithes, probably those of the Vilayet of Adana.

The Turkish Government have taken advantage of this fresh stage in the proceedings to obtain a loan of £T. 200,000 from the Deutsche Bank, of which £T. 100,000 is to be paid over at once. The loan is secured on the tithes surplus of next year, and is to bear 7 per cent. interest.

I have, &c.  
(Signed) N. R. O'CONOR.

Inclosure in No. 37.

*List of the Board of Directors of the Bagdad Railway.*

*President:*

M. Arthur Gwinner, Director of the Deutsche Bank.

*Vice-Presidents:*

M. C. Testa, German Delegate on the Council of Administration of the Ottoman Public Debt.

M. Deffès, Director-General of the Imperial Ottoman Bank.

*Directors:*

M. Vernes, of the Imperial Ottoman Bank.

M. Abegg-Arter, President of the "Société du Crédit Suisse."

M. G. Auboyneau, Director of the Ottoman Bank in Paris.

M. le Commandant Berger, French Delegate on the Council of the Ottoman Public Debt.

M. Huguenin, of the Anatolian Railway Company.

Count d'Arnoux, Director-General of the Administration of the Ottoman Public Debt.

M. Bauer, Director of the Vienna Bankverein.

M. Braunfels, of the firm of Jacob S. H. Stern, of Frankfort-on-Maine.

M. de Kaulla.

M. Kühlmann, of the Anatolian Railway.

M. de Naville.

M. Schrader, of Berlin.

M. Schwabach, partner in the firm of Bleichroeder, Berlin.

M. Steinthal, Director of the Deutsche Bank.

M. Turettini, Administrator of the "Union Financière" of Geneva.

*Additional Directors, appointed December 15, 1903.*

His Excellency Bedros Effendi Azarian.

M. Deffès (Vice-President).

M. Carlo Esterle, of Milan.

M. E. Eugenidi, of Constantinople, Banker.

His Excellency Hamdi Bey, Turkish Delegate on the Public Debt.

His Excellency Hoene Effendi.

His Excellence Pangiri Bey.

M. C. Weise.

No. 38.

Sir F. Lascelles to the Marquess of Lansdowne.—(Received February 8.)

(No. 38.)

My Lord,

Berlin, February 6, 1904.

WITH reference to my despatch No. 145 of the 19th June, 1903, I have the honour to forward herewith a Memorandum which I have received from Mr. Gastrell, Commercial Attaché to this Embassy, relating to an article on naphtha in the neighbourhood of the Bagdad Railway.

I have, &c.  
(Signed) FRANK C. LASCELLES.



## Inclosure 1 in No. 38.

*Memorandum on Naphtha in the neighbourhood of Bagdad Railway.*

AN article of interest in connection with the Bagdad Railway has appeared in the technical "Magazine of Practical Geology," which embodies part of a pamphlet by a Dr. Paul Rohrbach on the subject of naphtha in the territories through which the line is to run. It is summarized below; the extract in question is also inclosed herewith.

A broad zone, lying between the Iranian frontier mountains, in the region of the Lower Sab, and stretching in a south-westerly direction over the Tigris and Euphrates into the Arabian Desert, including Kerkuk, Tekrit (on the Tigris) and Hit (on the Euphrates); appears to be full of bitumen, naphtha, and carburetted hydrogen gases. The inflammable exuding gases near Baba Gurgur and the naphtha springs at Kerkuk are more abundant than those in Russian Transcaucasia, on the Apscheron Peninsula, before borings were commenced. The importance of this fact is evident when the Bagdad Railway comes to pass through this district close to rich petroleum wells.

The only danger, Dr. P. Rohrbach states, is that foreign speculators, with their money, may secure the rights for working the naphtha in Mesopotamia before the Germans can exclude such foreign competition by an Agreement with the Turkish Government, to whom the lands belong. It is, he adds, incomprehensible that the Sultan should not have already taken steps to develop a petroleum industry there, so as to obtain the large revenue that will accrue therefrom for his Government.

This naphtha supply will be all the more important for the Bagdad Railway, seeing that the supply of coal along the line, as far as yet explored, appears to be inconsiderable. The largest coal supply is in the neighbourhood of Ereğli, north-west of the Silesian Taurus on the River Chabur, which joins the Tigris above Mosul.

(Signed) WILLIAM S. H. GASTRELL.

Berlin, February 6, 1904.

## Inclosure 2 in No. 38.

Extract from the "Zeitschrift für praktische Geologie" of December (Vol. No. 12) 1903.

[Not printed.]

No. 39.

Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received February 29.)

(No. 114.)

My Lord,

Constantinople, February 23, 1904.

WITH reference to previous correspondence on the subject of the Bagdad Railway, I have the honour to report that objection having been taken to the hypothecation to the kilometric guarantee of the Koniah-Eregli section of the tithe of the Vilayet of Koniah, owing to these being already pledged in connection with the Russian war indemnity, I have the honour to report that those tithes (value £ T. 36,000), are to be replaced by the assignment of tithes to the value of £ T. 12,000 of the Caza of Hilleh, Vilayet of Bagdad, to another £ T. 12,000 of the Caza of Tehesme, Vilayet of Aidin, of £ T. 6,000 of the Caza of Mosul, Vilayet of Mosul, and £ T. 6,000 of the Caza of Mardin, Vilayet of Diarbekir. Thus the sphere of action of the Council of the Public Debt as regards the collection of tithes for kilometric guarantees is extended to three new vilayets, viz., those of Bagdad, Mosul, and Diarbekir, though the Sultan is said to have been much averse to the Debt Administration obtaining a footing of this nature in the Bagdad Vilayet, where His Majesty has such extensive private properties.

I understand that the average yield of the tithes of the districts in question are, respectively, £ T. 17,660, £ T. 15,000, £ T. 10,000, and £ T. 8-9,000, so that there is ample margin for the £ T. 36,000 liability, but the Council of the Debt are asking that

in case of a deficit they should have the faculty of choosing the other cazas necessary to cover the insufficiency.

I take the opportunity of transmitting to your Lordship a Memorandum drawn up by Mr. Whitehead, late first Secretary of this Embassy, on the working of the guaranteed railways in the Ottoman Empire during recent years, showing their earnings and the subsidies paid by the Turkish Government on account of kilometric guarantees.

I have, &c.

(Signed) N. R. O'CONOR.

## Inclosure in No. 39.

*Memorandum on the Working of the Guaranteed Railways in the Ottoman Empire during recent years, showing their Earnings and the Subsidies paid by the Turkish Government on account of Kilometric Guarantees.*

THE following Tables have been compiled from the General Report on the administration of the tithes and various other revenues up to the end of the financial year 1901-2, which was issued by the Council of Administration of the Ottoman Public Debt early in 1903. They show, in most cases, a gradual increase in the earning capacity of the railways, and a corresponding diminution of the burden upon the Turkish Treasury involved in the kilometric guarantees.

The figures for 1902 are taken from a Report on the railways of the Ottoman Empire for 1902 by M. Alexis Rey, Director of the Constantinople-Salonica Junction Railway.

## I.—Anatolian Railway.—(a) Haidar Pasha-Angora Line.

This line consists of two sections, viz., 57 miles from Haidar Pasha to Ismidt, on which a gross revenue of 663*l.* per mile is guaranteed, and somewhat over 301 miles from Ismidt to Angora, with a guarantee of 965*l.* per mile. The average guarantee over the whole line is therefore 917*l.* per mile.

The whole line (358 miles) has been working since 1893, with results as shown in the following Table:—

Year.	Gross receipts per mile.	Total gross traffic receipts.	Government Subsidy.
	£	£	£
1893 .. ..	455	163,102	164,934
1894 .. ..	362	129,854	199,122
1895 .. ..	398	142,665	185,095
1896 .. ..	467	167,436	161,400
1897 .. ..	868	310,853	16,027
1898 .. ..	744	266,600	61,226
1899 .. ..	462	165,362	163,092
1900 .. ..	613	219,704	108,869
1901 .. ..	837	299,695	28,694
1902 .. ..	901	322,558	5,601

The increased earnings in 1897-8 were due to the transport of troops during the Greek War. The total receipts as guaranteed should be about 328,300*l.*, but owing to variations in exchange between francs and Turkish pounds the figures in the two last columns add up approximately only to this amount.

The revenues set apart for providing the kilometric guarantee of the Ismidt-Angora line are the whole of the tithes of the Sandjaks of Ismidt, Erthogrul, Kutahia, and Angora. They are collected by the Administration of the Public Debt, and have since 1897 been more than sufficient to meet the required payments. In former years, however, they did not suffice, and had to be supplemented by the available surplus of the revenues set apart for the kilometric guarantee of the Eski-Shehir-Koniah section of



the Anatolian Railway, the Salonica-Constantinople and the Smyrna-Cassaba Railways, and for the service of the Fisheries Loan, as shown in the following Table:—

Year.	Total receipts from assigned tithes up to September 13 of next year.	Amount of the same appropriated for Subsidy of Angora Line.	Deficit supplied from other sources stated above.	Surplus of Assigned Revenues.	Total paid as kilometric guarantee for the Angora Line.
	£	£	£	£	£
1893..	162,342	157,267	7,727	..	164,934
1894..	118,011	100,857	98,265	..	199,122
1895..	137,802	127,058	58,037	..	185,095
1896..	122,523	115,455	45,945	..	161,400
1897..	175,446	16,027	..	159,419	16,027
1898..	173,057	56,226	5,000	111,831	61,226
1899..	198,157	163,092	..	35,065	163,092
1900..	197,805	108,869	..	88,936	108,869
1901..	194,457	28,694	..	165,763	28,694
1902..	197,073	5,601	..	191,472	5,601

The above shows a fairly satisfactory development, and admits of the expectation that the line will soon be self-supporting.

(b.) *Eski-Shehir-Koniah Line.*

This line is 277 miles in length and was completed in 1896. It was granted a guarantee of gross revenue up to 890*l.* per mile, qualified by the stipulation that the Government should at no time be liable for more than 320*l.* per mile (increased in 1898 to 433*l.*), whatever the deficiency in traffic receipts might be.

The revenues assigned for the payment of this guarantee are the tithes of the Sandjaks of Trebizond and Gumuchhané, which have been administered by the Council of the Public Debt since 1893-4. The Convention, however, stipulates that the tithes assigned for the payment of kilometric guarantees on all existing and prospective sections of the Anatolian Railway shall form a single fund, in order further to assure the regular payment of these subsidies.

The working of the line since 1897 shows the following results:—

Year.	Gross receipts per mile.	Total gross traffic receipts.	Government Subsidy.
	£	£	£
1897 .. ..	431	119,448	88,888
1898 .. ..	250	69,438	118,462
1899 .. ..	149	41,409	119,768
1900 .. ..	267	74,038	119,768
1901 .. ..	349	96,736	119,768
1902 .. ..	433	119,941	119,768

The Government have therefore paid the maximum for which they were liable since the completion of the line, and the total traffic receipts and Government subsidy together were in 1901 still nearly 28,000*l.* below the amount guaranteed. The larger earnings in 1897 were again due to the conveyance of troops.

The assigned tithes of the Sandjaks of Trebizond and Gumuchhané have hitherto not sufficed to provide the sums due by the Government on account of kilometric guarantee for the Koniah line. The deficits since 1897 have been met by contributions from the surplus of the revenues assigned for the guarantee of the Angora, Salonica-Monastir, and Salonica-Constantinople Railways, and for the service of the Fisheries and Osmanieh loans, as appears in the following Table:—

Year.	Total receipts from assigned tithes up to September 13 of next year.	Amount of the same appropriated for Subsidy of Koniah Line.	Deficit supplied from sources mentioned above.	Total paid as kilometric guarantee for Koniah Line.
	£	£	£	£
1897 .. ..	42,556	19,861	69,027	88,888
1898 .. ..	42,003	26,098	92,364	118,462
1899 .. ..	62,539	52,226	67,542	119,768
1900 .. ..	67,177	46,818	72,950	119,768
1901 .. ..	61,474	33,008	86,760	119,768
1902 .. ..	60,832*	?	?	119,768

II.—*Salonica-Monastir Railway.*

The length of this line is somewhat over 136 miles, and it enjoys a guarantee of 920*l.* per mile, assured on the tithes of the Sandjaks of Salonica and Monastir. Its working results since 1894, when the whole line was opened for traffic, are as follows:—

Year.	Gross receipts per mile.	Total gross traffic receipts.	Government Subsidy.
	£	£	£
1895 .. ..	406	55,289	69,215
1896 .. ..	411	55,905	69,419
1897 .. ..	761	103,501	20,690
1898 .. ..	575	78,246	46,383
1899 .. ..	429	58,472	66,309
1900 .. ..	444	60,419	64,405
1901 .. ..	449	61,180	63,777
1902 .. ..	466	63,458	61,733

Here the improvement since the abnormal years 1897 and 1898 is very slight.

The assigned revenues (the tithes of the Sandjaks of Salonica and Monastir) have during the whole of the period under review been more than sufficient to furnish the sums required for the kilometric guarantee of this railway, as shown in the following Table:—

Year.	Total receipts from assigned tithes up to September 13 of next year.	Amount paid as kilometric guarantee.	Surplus of Assigned Revenues.
	£	£	£
1895 .. ..	130,535	69,215	61,320
1896 .. ..	130,386	69,419	60,967
1897 .. ..	151,470	20,690	110,780
1898 .. ..	159,336	46,383	112,953
1899 .. ..	183,041	66,308	116,732
1900 .. ..	180,143	64,405	65,738
1901 .. ..	153,535	63,777	89,761
1902 .. ..	144,007	61,733	82,274

III.—*Salonica-Constantinople Junction Railway.*

The length of this railway is somewhat over 317 miles, and by the Convention of the 8th October, 1892, the Ottoman Government engaged to make up its gross receipts to 997*l.* per mile. This guarantee is assured on the tithes of the Sandjaks through

\* The receipts for 1902 are incomplete.



which the line passes, excepting that of Salonica, and also on any surplus in the tithes of the Sandjaks of Salonica and Monastir after paying the subsidy to the railway connecting those places.

The whole line was opened for traffic in 1896, and since then its working results have been as follows:—

Year.	Gross receipts per mile.	Total gross traffic receipts.	Government Subsidy.
	£	£	£
1897 .. ..	661	209,573	108,585
1898 .. ..	187	59,433	257,424
1899 .. ..	197	62,708	253,783
1900 .. ..	230	73,025	243,466
1901 .. ..	230	73,186	243,305
1902 .. ..	234	74,240	242,251

As mentioned above, the traffic receipts in 1897 were affected by the conveyance of troops during the Greek War.

The receipts from the tithes of the Sandjaks of Serres, Drama, Gumuldjina, and Dedegatch have been throughout this period insufficient to furnish the subsidy. The following Table shows the total of the assigned revenues in each year, and the amount which had to be provided from other sources:—

Year.	Total receipts from assigned tithes up to September 13 of next year.	Amount of the same appropriated for Subsidy of Junction Railway.	Amount provided from surplus of Salonica and Monastir Tithes.	Amount assigned from other sources.	Total Subsidy paid.
	£	£	£	£	£
1897.. ..	96,979	58,713	49,872	..	108,585
1898.. ..	135,025	127,182	98,182	32,060	257,424
1899.. ..	145,178	134,273	80,636	38,874	253,783
1900.. ..	122,656	116,508	54,239	49,991	220,738*
1901.. ..	128,945	114,760	58,927	69,618	243,305
1902.. ..	137,994	?	?	?	242,251

#### IV.—Smyrna-Cassaba Railway.

This railway was commenced in 1863 by an English Company, but in 1893 was purchased by the Government and its working intrusted to a French Company for 99 years, with power to prolong it to Afium-Karahissar. The latter prolongation was completed in 1897, and the line now consists of the older section of 165 miles from Smyrna to Alashehir (including branch lines from Magnesia to Soma and from Smyrna to Birun-Abat) and the more recent one of 156 miles from Alashehir to Afium-Karahissar. The Government guarantees for the older section an annuity of 92,400*l.* which is to be covered in the first instance by 50 per cent. of the gross receipts. In case of insufficiency the tithes of cereals and certain secondary tithes (figs, olives, &c.) of the Sandjak of Aidin are assigned for the purpose of making up the guaranteed annuity.

The prolongation of Afium-Karahissar is granted by the Concession a guarantee of 1,215*l.* per mile, or total gross receipts of about 189,500*l.*, assured by the cereal tithes only of the Sandjaks of Saroukhan and Denizli.

The results of the working of the two sections since their respective completion has been as follows:—

\* The deficiency in 1900 was met by an advance of £ T. 25,000 (22,727*l.*) from the Public Debt, which was refunded by fractions from all the assigned revenues on the 28th October, 1901.

#### (a.) Smyrna-Cassaba-Alashehir Line and Branches.

Year.	Gross receipts per mile.	Total gross traffic receipts.	Government Subsidy.
	£	£	£
1895 .. ..	768	126,822	28,675
1896 .. ..	788	130,107	27,099
1897 .. ..	874	144,348	19,707
1898 .. ..	893	147,169	18,270
1899 .. ..	886	146,295	23,388
1900 .. ..	883	145,787	19,174
1901 .. ..	995	164,302	9,907
1902 .. ..	1,013	167,348	8,720

Fifty per cent. of the gross receipts and the subsidy in each year add up approximately only to the stipulated annuity of 92,400*l.*, the differences being mainly due to the mode of calculating the rate of exchange. There is, however, an excess of over 4,000*l.* in the Government subsidy for 1899 which cannot be thus explained.

#### (b.) Alashehir-Afium-Karahissar Extension.

Year.	Gross receipts per mile.	Total gross traffic receipts.	Government Subsidy.
	£	£	£
1898 .. ..	203	31,799	157,880
1899 .. ..	177	27,664	161,915
1900 .. ..	229	35,825	153,853
1901 .. ..	307	48,038	141,640
1902 .. ..	312	48,672	141,290

The yield of the assigned revenues and the proportion employed for the above subsidies are shown in the following Table. The "other sources" noted in the fourth column include the revenues assigned for the service of the other guaranteed railways, the Osmanieh 4 per Cent. Loan, the Fisheries Loan, &c.

Year.	Total receipts from assigned tithes up to September 13 of next year.	Amount of the same appropriated for Subsidy of the Smyrna-Cassaba Railway.	Amount assigned from other sources.	Government Subsidy.
	£	£	£	£
1898 .. ..	163,772	148,514	27,636	176,150
1899 .. ..	188,783	180,727	4,576	185,303
1900 .. ..	169,752	163,000	10,027	173,027
1901 .. ..	171,054	136,456	15,091	151,547
1902 .. ..	195,033	?	?	150,010

#### V.—Beyrouth, Damascus, and Biredjik Railway.

The original Concession for the first part of this railway, from Beyrouth to Damascus and the Hauran, including the Damascus Tramways, dates from 1891 and involves no kilometric guarantee. In 1893 a new Concession was granted to the Company for the construction of a line to connect Damascus with the cities of Homs, Hama, Aleppo, and Biredjik, a total length of 342 miles, with faculty to extend to Telek on the Euphrates. To this line a gross revenue of 804*l.* per mile was subsequently guaranteed, assured on the tithes of the Sandjaks of Hama, Acre, Latakia, and Tripoli



in Syria, which are to be traversed by it. An additional agreement of the 12th October, 1896, suspended the construction of the Damascus-Biredjik extension for a term of five years from the 1st January, 1897, but the Company remain bound to complete it if after five years the resources for payment of the kilometric guarantee (including the above tithes and the surplus available from revenues assigned to other railways) proved sufficient. Meanwhile, during the five years' suspension, the Government engaged to pay the Company 30,000*l.* per annum as compensation for the delay.

Yet a further agreement was made in 1900, providing that the Biredjik line should be constructed for the present from Rayak to Hama only, and raising the guarantee to 965*l.* per mile for that section, on condition that it should again be reduced to 804*l.* in case the line was connected with the Bagdad Railway near Biredjik. By an arrangement with the Ottoman Bank, the Company ceded to that institution the two last annual payments of 30,000*l.*, and by a further arrangement the last payment was reduced to 15,000*l.*

The Rayak-Hama line, 117 miles in length, was opened for traffic in August, 1902, and the Government subsidy for the remainder of the year amounted to 40,904*l.*

The following Table shows the total yield of the assigned tithes and the payments made hitherto to this Railway Company:—

Year.	Total yield of the assigned tithes.	Gross traffic receipts.	Government Subsidy.
	£	£	£
1897 .. ..	74,679	..	30,000
1898 .. ..	106,344	..	30,000
1899 .. ..	156,176	..	30,000
1900 .. ..	102,900	..	30,000
1901 .. ..	108,086	..	15,000
1902 .. ..	136,140	8,356	40,904

In future years the Government will be liable for a subsidy of 113,900*l.* less the traffic receipts, which are unlikely in the first years to exceed 20,000*l.* per annum.

Summarizing the above, and with the omission of the last-mentioned Damascus-Biredjik line, which has only recently come into operation, the total results of the system of guaranteed railways in Turkey are shown in the following Table. The figures are given from 1898 onwards only, when the whole length of line in question (1,410 miles) was opened for traffic:—

#### Summary.

Year.	Gross traffic receipts.	Yield of assigned Revenues.	Total of Government Subsidies.
	£	£	£
1898 .. ..	652,685	673,193	659,645
1899 .. ..	602,310	777,698	788,255
1900 .. ..	608,798	687,333	709,535
1901 .. ..	743,147	709,468	607,091
1902 .. ..	796,217	734,949	579,363
		3,532,341	3,343,889

The third column includes only the revenues assigned for the service of railway guarantees and not the sums taken from other sources, such as the revenues assigned to the Osmanieh and Fisheries Loans, from which advances were occasionally made. The revenues from tithes naturally fluctuate with the harvest, but on the five years under review there is a substantial balance of 238,952*l.*, so that in view of the gradual reduction of subsidies as traffic receipts increase, the assigned revenues seem to be amply sufficient for their purpose.

On the other hand, M. Alexis Rey, whose Report is mentioned above, points out that the payments due by the Turkish Government for kilometric guarantees probably reached their minimum in 1902. They will be increased in 1903 by the full subsidy to

the Rayak-Hama Railway, and in the near future there will be added to them the subsidies due for the Koniah-Eregli section of the Bagdad Railway, for which, however, further tithes have been assigned.

(Signed) J. B. WHITEHEAD.

Constantinople, January 16, 1904.

#### No. 40.

Question asked in the House of Commons, February 25, 1904.

Mr. Gibson Bowles.—To ask the Under-Secretary of State for Foreign Affairs whether His Majesty's Government had any information that negotiations had recently been begun and were now proceeding between the German and the Russian Governments for an arrangement whereby, in return for certain advantages afforded to Russia by Germany, during the hostilities with Japan, Russia would give support to Germany in respect to the construction of the Bagdad Railway and of the general extension of German predominance in Asia Minor.

#### Answer.

The answer is in the negative.

#### No. 41.

Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received April 11.)

(No. 241.)

My Lord,

Constantinople, April 5, 1904.

I HAVE the honour to transmit herewith copy of a despatch, which I have received from His Majesty's Vice-Consul at Adana, giving the first detailed and precise information which I have yet received respecting the progress of the Koniah-Eregli section of the Bagdad Railway and its intended branch to the Mediterranean.

I have, &c.

(Signed) N. R. O'CONOR.

Inclosure in No. 41.

Vice-Consul Townshend to Sir N. O'Connor.

(No. 13.)

Sir,

Adana, March 23, 1904.

I HAVE the honour to report that I started on the 8th instant and returned last evening from the journey sanctioned by your Excellency to Eregli and Karaman.

On arrival in the latter town I found I could get permission to travel from the rail-head of the Bagdad Railway to Koniah, and, therefore, as His Majesty's War Office had asked me for a Military Report of Koniah and the line, I judged it best to avail myself of the opportunity. The Director of the Railway showed me every courtesy.

Mr. Hampson, Vice-Consul at Koniah, told me that he had reported my arrival there to you.

I called upon the leading officials of the towns through which I passed, and was everywhere received by them with the greatest civility. My movements were invariably telegraphed ahead of me, and I found that I was expected in each town. The route I followed was from Tarsus to Eregli, Karaman, and Koniah, and the return journey from Koniah to Karaman, Mut, Selefke, and Mersina.

I ascertained the following facts with reference to the Railway line eastwards from Koniah:—

The present work is to be carried out only to Bulgurlu village, just beyond Eregli, and 200 kilom. from Koniah. It is expected that this point will be reached by the end of September.



After that it is hoped that next spring a careful survey will be made with a view of continuing the line from Bulgurlu to Adana, and to some point on the coast between Ayas and Alexandretta, possibly at Ayas Bay itself, or even at Mersina, by means of the present Adana-Mersina Railway. In the latter case the new Railway Company would construct a port at Mersina, and would buy up the local Railway. The line taken from Bulgurlu would probably follow the valley of the Chakit Su, passing by Ak Kupru, in which case I understand it will be necessary to construct over fifty tunnels, and the expense will be very heavy. It is obvious, however, that the line will not cease at Bulgurlu, which is without any importance. It is a significant fact that the officials, while denying any knowledge of the continuation of the line, speak of it as the "Bagdad line," and also that the Railway Company is building a hotel with some sixty bedrooms at Konia.

The ballast trains are now running to a point about 53 kilom. from Konia, and the rails are not laid beyond that point; but the work is being carried on the whole way to Eregli. Up to the present no engineering difficulty is met with, and without rails or stations there is an expenditure of about 300l. per kilom. The rails are of the most modern type (made by Messrs. Krupp), and the sleepers all of iron, the rails being bolted to them from underneath to increase the difficulty of destroying the line.

The bridges are being built of stone, not iron. The gauge is 1½ metres. The Railway Company has a map of the line, road, and of the surrounding country, from Konia to Bulgurlu. This map is confidential, but I was able to seize an opportunity of copying it, having provided myself with materials for the purpose, and I shall send a fair copy to your Excellency as soon as possible.

The majority of the masons, stone-cutters, &c., are Italian, and I gather that there was a good deal of discontent amongst them at not receiving all their pay, which they seemed to think is retained by some of the Company's officials.

Some difficulty is experienced by the prohibition of the use of dynamite, the only explosive used being the powder supplied by the Turkish Government, and, consequently, blasting operations are impossible in many wet places. There is also an absence of a suitable ballast, which has to be brought from near Konia to the rail-head, and is even then of far too small size.

As showing the state of poverty throughout the country, it is remarkable that large numbers of men—Turks, Armenians, and Circassians—have come on foot from such distances as Siraz and Erzeroum on the mere chance of being engaged to work as labourers at the rate of 7 piastres a day; the wages vary from that sum to 12 or 13 piastres. Trains now run daily from Konia to the rail-head with ballast and railway material, and from the rail-head the whole way to Konia I met many waggons with stores.

In fact, as far as it goes, the line is being made in the best way. The present rolling-stock is only temporary, being borrowed from the Haidar Pasha Konia line.

I shall forward Military Route Reports of my journey, on which nothing else of importance occurred.

The whole of the country passed through appeared to be in a thoroughly peaceable state, Moslems and Christians apparently living in much better harmony than is the case in the north-east of this vilayet.

I have, &c.  
(Signed) ARTHUR F. TOWNSHEND.

No. 42.

Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received May 7.)

(No. 312. Confidential.)

My Lord,

Constantinople, April 29, 1904.  
WITH reference to your Lordship's telegram No. 50 of the 12th March and to previous correspondence respecting naphtha deposits in the neighbourhood of the Bagdad Railway, I have the honour to report that I have received a despatch from His Majesty's Consul-General at Bagdad, stating that he is in a position, from personal observations during recent tours in that part of the country, to verify all that is stated in the Memorandum accompanying Sir F. Lascelles' despatch No. 38 of the 6th February.

Mr. Herbert Nichols, who represents Mr. D'Arcy here, left for London about a fortnight ago. He told me that he felt confident the German group could do nothing

in regard to working the petroleum, but that he was in a fair way of forming an Ottoman Company with British capital, and of obtaining a concession for the enterprise in question, but that, before proceeding farther in the matter, it was necessary he should consult his Syndicate in London.

I have, &c.  
(Signed) N. R. O'CONOR.

No. 43.

Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received August 1.)

(No. 596.)

My Lord,

Therapia, July 25, 1904.

I HAVE the honour to transmit herewith to your Lordship an extract from the "Moniteur Oriental" of the 21st instant, stating that the Anatolian Railway Company has decided to construct a large railway station at Haidar Pasha, and that to this effect the quay is to be extended on the Kadikeui side.

I have, &c.  
(Signed) N. R. O'CONOR.

Inclosure in No. 43.

Extract from the "Moniteur Oriental" of July 21, 1904.

THE HAIDAR PASHA PORT.—We announced yesterday that a technical Commission *ad hoc* proceeded to the definitive taking over of the Haidar Pasha port and quay.

The inspection of the works was carried out in presence of M. Krebs, Chief Inspector of the quay, and M. Schnell, Inspector. The Commission afterwards visited the custom-house premises the police station, the cereals dépôt, the dynamoes, the landing-stage, the guard-house, and other places. Everything was found in accordance with the plans and the "Cahier des Charges."

After the close of the formalities of the taking over, M. Huguenin, Assistant Director-General of the Anatolian Railway Company, gave a luncheon of fifteen covers to the members of the Commission.

The Report of the technical Commission was remitted on the same day to the Ministry of Commerce and Public Works.

It is known that the Anatolian Railway Company has decided to construct at Haidar Pasha a large railway station which will be in proportion to the importance of Haidar Pasha as the head of the Bagdad Railway line. This new building will comprise the site of the present station which will be demolished, as well as that of the Brasserie Lallas and the surrounding wooden structures, and will extend as far as the sea. To this effect the quay will be extended on the Kadikeui side. The work will cost 90,000 liras.

The preliminary work of the construction of this quay commenced on Monday.

The plans of the railway station have been prepared by M. Vallauri.

The offices of the Company will be installed on the first floor.

No. 44.

Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received September 12.)

(No. 702.)

My Lord,

Constantinople, September 2, 1904.

WITH reference to my despatch No. 596 of the 25th July, I have the honour to forward to your Lordship herewith copy of a despatch from Colonel Maunsell, Military Attaché to the Embassy, on the subject of the improvements which are to be made at Haidar Pasha Quay and Railway Station.

I have, &c.  
(Signed) N. R. O'CONOR.



Inclosure in No. 44.

Lieutenant-Colonel Maunsell to Sir N. O'Connor.

(No. 54.)

Sir,

Therapia, August 29, 1904.

I HAVE the honour to report that I called on M. Hugueniu, Engineer-in-Chief of the Anatolian Railway Company, to inquire regarding the new works at Haidar Pasha Quay, referred to in the "Moniteur Oriental" of the 21st July, 1904.\*

M. Hugueniu was kind enough to explain the extent of the new improvements, and to lend me for a few days plans of the same to examine.

The old station on the mainland, which served as a terminus before the quays were built, is now to be removed, and the line is to run straight through on to the eastern mole of the quays, where extensive sidings have already been laid, and where the new terminal station is to be erected, with an imposing facade towards the sea, 75 yards long and 110 feet high.

Some widening of the mole-head has to be done to give room for a roadway, 12 yards wide, round this building, and that is all the extension towards Kadikuei. It is not intended to extend the quays to the north, or do anything in that direction. Two new ferry steamers,† intended to ply between Stambul Bridge and Haidar Pasha, just built in Germany, have arrived here. The landing steps for these steamers will be close to the new station on the pier.

M. Hugueniu mentioned that the Konia-Eregli section of the Bagdad Railway was now practically complete, and that the opening ceremony would take place on the 1st October next. Regarding the next section of line to be constructed through the Cilician Gates to Adana, he admitted there would be many tunnels and much difficult work in the Chakit Su Gorge, but added that if money was forthcoming such difficulties could be got over in a fairly short time. He would, however, commit himself to no definite estimate.

I have, &c.  
(Signed) F. R. MAUNSELL.

No. 45.

Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne.—(Received September 26.)

(No. 732. Secret.)

My Lord,

Therapia, September 20, 1904.

WITH reference to my despatch No. 312, Confidential, of the 29th April last, I have the honour to report to your Lordship that certain rumours having come to my notice to the effect that the Anatolian Railway Syndicate had obtained important concessions to work the petroleum districts in the Vilayets of Mossoul and Bagdad, Mr. Lamb, at my request, yesterday called upon Mr. Nichols, who is the representative out here of the English group, which has for some time been endeavouring to secure the same privilege, and inquired from him what he knew on the subject of the reported concessions, and whether his Principals considered that the time had arrived when His Majesty's Embassy might usefully intervene in the matter.

Mr. Nichols, who only returned two days ago from London, did not appear to have heard the reports in question, and did not believe that they were correct. He informed Mr. Lamb, on the contrary, that during the past few days active negotiations had been in progress between the Palace and his associates here, who hoped that a definite result was on the point of being obtained. He deprecated the idea of diplomatic intervention at the present moment as being more likely to complicate and retard than to hasten a favourable solution.

I have, &c.  
(Signed) N. R. O'CONOR.

\* See Inclosure in No. 43.

† Named "Bagdad" (arrived), "Alepp" (arrived).

No. 46.

Consul-General Angst to the Marquess of Lansdowne.—(Received October 13.)

(No. 1.)

My Lord,

Zurich, October 11, 1904.

REFERRING to some private correspondence I had on the subject with Sir Conyngham Greene two years ago, and knowing that His Majesty's Government take an interest in the matter, I have the honour to submit to your Lordship the prospectus for the first series of the 4 per Cent. Loan of the Bagdad Railway, the subscription for which was opened here to-day.

I also inclose a translation of the comment contained in the financial part of the "Neue Zürcher Zeitung" (the most influential journal in Eastern Switzerland, whose pro-German leanings are well known), the concluding passage of which is of political significance.

I have, &c.  
(Signed) H. ANGST.

Inclosure 1 in No. 46.

Prospectus of the Imperial Ottoman 4 per Cent. Loan, Bagdad Railway, 1st series.  
Nominal Amount, 54,000,000 fr.

(Translation.)

(Extract.)

[Conventions and Iradé under which the loan is issued.]

THE loan is issued in the form of bearer bonds of 500 fr., and is divided into 5,400 series, value 10,000 fr. each. (Details of the series, &c.)

The bonds and dividend certificates are not subject to any stamp duties, or any other kind of taxes or duties.

As security for the payment of interest, redemption, and other expenses, the following revenues are assigned as security by the Ottoman Government:—

			£ T.
On the tithes of the Vilayet of Aidin .. ..	not less than	12,000	
" " " Bagdad .. ..	"	12,000	
" " " Mossul .. ..	"	6,000	
" " " Diarbekir .. ..	"	6,000	
" " Sandjaks of Urfa and Aleppo .. ..	"	70,000	
Total .. ..		£ T. 106,000	

The amounts of guarantees for the above, in accordance with the Treaty of the 20th February (5th March), 1903, and its supplements, are to be raised:—

For the Vilayet of Aidin, from the tithes of the Caza Tschesme (Sandjak Smyrna).	
" " Bagdad, " " Caza Hille (Sandjak Divanie).	
" " Mossul, " " Caza Mossul (Sandjak Mossul).	
" " Diarbekir, " " Caza Mardin (Sandjak Mardin).	

(List of average yearly revenues from these sources.)

In the case of Caza Tschesme, there is a first charge for the security of the 4 per Cent. Loan of the 21st February (6th March), 1903.

The above securities take precedence of any other charge, except that in the case of Urfa and Aleppo there is a first charge of £ T. 23,500 under an earlier Treaty.

If the total of £ T. 106,000 is not raised from these districts, recourse will be had to other districts.

A Representative of the Public Debt is to supervise the arrangements respecting the farming out of the tithes in each vilayet, &c. The drafts made out by the Collectors for the amounts corresponding to the sum assigned to their respective districts are to be made payable to the order of the various branch offices of the debt, and paid to them exclusively.

If Collectors (farmers) cannot be found for the purpose, the grain, &c., is to be collected and warehoused and ultimately sold under the control of the debt.



Besides the above securities, the Ottoman Government assign to the payments of the loan their share of the gross receipts from the Konia-Eregli Railway. The Bagdad Railway Company pays this share over to the Administration of the debt, who pay any surplus left, after meeting the demands of the loan, to the Ottoman Government.

The Ottoman Government undertake not to make any change with regard to the districts assigned without consulting the Bagdad Railway Company and the Public Debt and the Deutsche Bank.

The Bagdad Railway Company assigns as security for the loan the line extending 200 kilom. from Konia, on the Konia-Bagdad-Persian Gulf Railway, also the rolling-stock on it. It also pledges its share of the revenue from the railway, on conditions.

The bonds of the present loan are made out in French, Turkish, German, and English. (Description of signatures borne by them.)

The Deutsche Bank is intrusted with the payment of the interest, the redemption of the bonds, &c.

Payment of the coupons and of the shares redeemed can be made at Constantinople, Paris, Berlin, Frankfurt-am-Main, London, Amsterdam, and elsewhere, at the fixed exchange of £ T. 22 = 500 fr. = 408 marks = 20l. = 240 Dutch florins.

Interest payable half-yearly (4 per cent. per annum), first on the 1st July, 1903 (N.S.), further on the 1st March and the 1st September of every year, until the whole loan is redeemed.

It is to be redeemed within 98 years from the 2nd January, 1903 (N.S.), 0.087538 per cent. of the amount of the original loan to be paid off every year, either by purchase under par through the agency of the Public Debt, or, if that is impossible, by redemption at par.

The bonds will be redeemed two months before the date on which the September coupons fall due; payments in respect of them will be made at the same time as the coupons are paid. The drawing will be carried out by the Administration of the Public Debt at Constantinople, the first time being the 1st July, 1904 (N.S.). The result of this, as well as all other advertisements, will be published in two Constantinople, two Berlin, one Frankfurt, two Paris, and one London newspapers.

All coupons belonging to bonds to be redeemed, which have not fallen due, must accompany the certificates when presented, otherwise the missing coupons will be deducted from the amount to be redeemed.

Coupons which are not presented for payment within five years of the date on which they were due, and redeemed shares not presented within 15 years, will not be paid, the amount going to the Ottoman Treasury.

The Ottoman Government reserve the right to withdraw all the bonds from circulation at par, after giving at least two months' notice.

(Signed) COUNT LEON BERGER,  
President of the Ottoman Public Debt.

Constantinople, February 4 (17), 1904 (1319).

(Form of application for shares annexed.)

The construction of the first part (200 kilom.) of the Bagdad Railway (Konia-Eregli-Burgurlu) is finished, and will be open to traffic within a few weeks.

By Article XIX of the Treaty respecting the loan of the 20th February (5th March), 1903, all disputes in regard to the interpretation or carrying out of the Treaty will be referred to arbitration.

Interim certificates are being issued by the Deutsche Bank until the definitive ones are ready.

(List of places where payment of coupons and redeemed stock will take place.)

The first part of the first series of the loan, nominal value 50,000,000 fr., will be offered for subscription on the 14th October, 1904, in Germany, Amsterdam, Switzerland, and at Constantinople. (Conditions of subscription.)

#### Inclosure 2 in No. 46.

Translation of a Notice which appeared in the "Neue Zürcher Zeitung" of October 11, 1904, regarding the issue of the Imperial Ottoman 4 per Cent. Loan of the Bagdad Railway.

IN connection with the information given in our issue of the 7th instant (No. 279), regarding the financing of the Bagdad Railway, we call the attention of our readers to the prospectus printed in our issue of this morning, and especially to the fact that the

subscription to the 4 per Cent. Loan—always reserving the right to stop the acceptance of subscriptions before that date—takes place on the 14th instant in Germany, the Netherlands, Constantinople, and in Switzerland. 50,000,000 fr. of the total amount of the loan (54,000,000 fr.) will be offered for subscription. The subscription price in Switzerland is 86.7 per cent. of the nominal amount in francs.

The invested capital will thus give a return of 4.61 per cent., without taking into consideration the gain which will be effected on repayment of the capital at par.

As regards the safety of this investment, we have previously stated that the bonds are direct promissory notes issued by the Turkish Government, for which special guarantees are appointed and assigned by the mortgage of special State revenues (tenths) to an amount exceeding that of the loan (for providing the necessary annual income for payment of the interest and for paying off the capital), as well as the first portions of the Bagdad Railway, and the revenue derived from the working thereof.

According to the signatures appended to the prospectus, the following are interested in the issue of the loan:—

The German Bank and its associated banking-houses, the banking firm of S. Bleichröder, the Imperial Ottoman Bank, the Wiener Bankverein; and in Switzerland the Société de Crédit Suisse, the Swiss Bankverein, the Basle Commercial Bank, the Swiss Federal Bank, Limited, the Union Financière de Genève, and the Geneva Branch of the Banque de Paris et des Pays-Bas.

In the prospectus published in Germany the Prussian State Finance Department, and more especially the "königliche Seehandlung," is the place appointed for receiving subscriptions, from which it may be concluded that the German Government very especially interests itself in the financing of the Bagdad Railway, and consequently all the interests connected therewith will scarcely be allowed to suffer for want of diplomatic protection.

#### No. 47.

Mr. Townley to the Marquess of Lansdowne.—(Received October 17.)

(No. 784.)

My Lord,

Constantinople, October 10, 1904.

WITH reference to Sir N. O'Connor's despatch No. 272, Confidential, of 18th April last, I have the honour to forward to your Lordship herewith copy of a despatch from His Majesty's Vice-Consul at Konia, respecting the proposed inauguration of the Konia-Eregli Section of the Bagdad Railway on the 26th instant.

I have, &c.

(Signed) WALTER TOWNLEY.

#### Inclosure in No. 47.

Vice-Consul Hampson to Consul Eyres.

(No. 21.)

Sir,

Konia, October 2, 1904.

I LEARN that the official inauguration of the Konia-Eregli Section of the Bagdad Railway is fixed for the 26th instant, and that it is not intended to make a big ceremony of it.

I am also told, on good authority, that a weekly express train between Haidar Pasha and Konia will shortly be started, thus avoiding the necessity of passing a night at Eskişehir.

I have, &c.

(Signed) CHARLES S. HAMPSON.



No. 48.

*Mr. Townley to the Marquess of Lansdowne.—(Received November 7.)*

(No. 839.)

My Lord,

Constantinople, October 29, 1904.

WITH reference to my despatch No. 784 of the 10th instant, I have the honour to transmit to your Lordship herewith copy of a despatch, from His Majesty's Vice-Consul at Koniah, reporting that the first section (Koniah-Eregli), of the Bagdad Railway, was officially inaugurated on the 25th instant, in the presence of Turkhan Pasha, Hairi Bes (Superintendent-General of the Railways), the Vali of Koniah, and a special technical Commissioner.

The date chosen for the opening of the first section of the Bagdad Railway was appropriately the day fixed for the celebration of the Sultan's birthday, and His Majesty was specially represented on the occasion by the Minister of Evkaf, Turkhan Pasha, who has but recently returned from a voyage to Ma'an, where he represented the Sultan at the inauguration of the Ma'an section of the Hedjaz Railway.

In the speech which he delivered upon the present occasion, Turkhan Pasha laid great stress upon the affectionate and friendly relations existing between the Sultan and the Emperor of Germany. He said that the Sultan attaches the greatest importance to the maintenance of these friendly relations which commenced during the reign of the present German Emperor's August Grandfather, and which are daily growing more cordial and more sincere. The Minister added that the excellent work accomplished by the faithful subjects of His Majesty the Emperor William who undertook the building of this important railway had afforded the Sultan the liveliest satisfaction, and he thanked all who had co-operated in the great undertaking in His Majesty's name.

For the cost of construction of the Koniah-Eregli section of the railway a loan of 54,000,000 fr. has been raised. It was a part of the original agreement and the tithes on various places, which have been altered from time to time since the arrangement was concluded, were ear-marked for the service of the loan, which was floated a short time ago at 86.30 here, and in Berlin at 86.40, with interest at 4 per cent. with the greatest possible success, the German public evidently considering it as a national undertaking, though it is also absolutely sound as a financial enterprise, the securities set apart for its service being amply sufficient, whilst the German Ambassador is there to see that they are not used for any other purpose.

The distance traversed by the section is about 200 kilom., and the country through which it passes is flat and easy, so that it may with reason be estimated that the cost of construction did not average more than 4,000l. per kilom., or to put it roughly, about 1,000,000l. sterling for the entire length completed. This would then leave rather more than 1,000,000l. in hand for the construction of the second section, a surmise which, if not absolutely correct, may not be far wide of the mark, as the German Ambassador agreed in the course of a recent conversation that there was a substantial surplus.

The money in hand is, however, in no way sufficient to enable the constructors to set to work on the next section which traverses the Taurus range of mountains, and will be probably the most costly section of the entire enterprise. So far no security is available for raising the funds necessary for the continuation of the line, and the work must now stop until some means of guaranteeing the money has been discovered.

I have, &amp;c.

(Signed) WALTER TOWNLEY.

Inclosure in No. 48.

*Vice-Consul Hampson to Consul Eyres.*

(No. 24.)

Sir,

Koniah, October 25, 1904.

I HAVE the honour to report that the official inauguration of the first section of the Bagdad Railway took place at Eregli this afternoon, in the presence of Turkhan

Pasha (Minister of Evkaf) representing the Sultan, the Vali, Hairi Bey (Superintendent-General of Railways), and a special technical Commission.

The Consuls at Koniah were not invited to attend the ceremony.

I have, &amp;c.

(Signed) CHARLES S. HAMPSON.

No. 49.

*Sir C. Hardinge to the Marquess of Lansdowne.—(Received November 8.)*

(No. 557.)

My Lord,

St. Petersburg, November 5, 1904.

I HAVE the honour to transmit to your Lordship herewith a translation by Mr. Wilkins of an interesting article which has appeared in the "Russ" newspaper on the subject of the opening of the first section of the Bagdad Railway. The "Russ" newspaper is supposed to reflect the views taken in the Russian Foreign Office.

The writer states that during the "sharp reaction" in Russia's relations to England, the Near East has been lost sight of, but that, in spite of her "rapprochement" with Germany, she could not remain indifferent to the pacific conquest of Asia Minor by a German Company.

I have, &amp;c.

(Signed) CHARLES HARDINGE.

Inclosure in No. 49.

*Extract from the "Russ," November 4, 1904.*

WHILE the North Sea incident was at the height of tension the opening of the first section of the Bagdad Railway took place. In general, it may be said that we are at present paying very little attention to events affecting our foreign policy which have no immediate connection with the war, while during the sharp reaction in our relations with England we have altogether lost sight of the countries of the Near East.

And yet the opening of the first section of the Bagdad Railway forms an important chapter in the history of the pacific conquest of Asiatic Turkey by the Germans, a conquest to which we cannot, in spite of our present friendly relations with Germany, remain indifferent.

Even if it were admitted that the present arduous struggle which we are forced to carry on in the Far East is to be put down to our historic mission in those quarters, still it does not follow that we can now be oblivious of the Near East. In the Balkan Peninsula, in Asiatic Turkey, and in Persia, our interests are both more wide and precious than those on the coast of the Pacific. And if we have been spending tens and hundreds of millions of the national funds at a distance of 10,000 versts from our centre, if we are engaged in a war that is both terrible and ruinous for us, it stands to reason that we must be prepared to sacrifice still more (if that be possible), in order to realize our historic mission in the Near East.

But the consolidation of German influence in Asia Minor places a serious barrier to that possibility, not of course because the influence is German—nationality plays no part in this—but because with its consolidation Asia Minor is brought more closely within the sphere of international interests, and looms greater in the region of international policy. Up to the present these lands remain unaffected by modern civilization, relegated as they are to semi-somnolent torpor. The Mussulman Government régime, whatever may be its outward changes, is becoming every day more rotten at the core, and the question of the Turk's inheritance may any day come to the fore. Our rights of heritage are enormous and undisputed, but we shall only be able to enforce them if we are not supplanted. That is just the very danger that Germany threatens us with. When the time will come for us to make up our minds on the subject, or rather when circumstances will point to the opportune moment for energetic action, we might find the internal condition of Asia Minor and Mesopotamia those of a civilized country, intersected by railways, dotted with industrial enterprises, and bound to Germany and other countries by such strong interests, that not only would any attempt at conquest, but



any disturbance of the *status quo*, be met by opposition from a whole coalition of Powers.

Such a prospect cannot fail to be highly unpleasant for us, and the opening up of this section, though small, presages such a prospect in the end.

No. 50.

*Mr. Townley to the Marquess of Lansdowne.—(Received December 12.)*

(No. 927.)

My Lord,

Constantinople, December 6, 1904.

I HAVE the honour to forward to your Lordship herewith, a copy of a despatch from His Majesty's Consul-General at Bagdad on the subject of the rumoured appointment of a German Consular Agent at Mosul.

I have, &c.

(Signed) WALTER TOWNLEY.

Inclosure in No. 50.

*Consul-General Newmarch to Mr. Townley.*

(No. 916/69.)

Sir,

Bagdad, November 5, 1904.

I HAVE the honour to submit, for your information, the following extract from my diary to the Government of India for the week ending the 5th instant:—

"It is stated here, on apparently good authority, that the German Government is anxious to appoint a Consular Agent at Mosul, but that there is a hitch regarding the appointment, because the Germans wish to appoint a Turkish subject to that post, to which the Turks object. If this rumour is correct the appointment is probably connected with the proposed Bagdad Railway for there are no German subjects in Mosul, and only a little trade between that town and the German firm of Berk, Puttman, and Co. at Bagdad."

I have, &c.

(Signed) L. S. NEWMARCH, Major.

No. 51.

*[Mr. Townley to the Marquess of Lansdowne.—(Received December 12.)*

(No. 939.)

My Lord,

Constantinople, December 6, 1904.

WITH reference to my despatch No. 839 of the 29th October, I have the honour to forward to your Lordship, herewith, copy of a despatch from His Majesty's Vice-Consul at Adana, giving further information respecting the extension from Konia of the Bagdad Railway.

I have, &c.

(Signed) WALTER TOWNLEY.

Inclosure in No. 51.

*Vice-Consul Townshend to Mr. Townley.*

(No. 49.)

Sir,

Adana, November 26, 1904.

HAVING recently returned from Eregli, I have the honour to report to you in continuation of my despatch No. 13 of the 23rd March last, the following additional details concerning the construction of the Bagdad Railway: the line is now com-

pleted to the end of the first section of 200 kilom. from Konia, i.e., to the station of Boulgourluk, just beyond Eregli. On the 19th instant there, however, remained 29 kilom. of ballasting to be finished; but as plenty of suitable ballast is available in the immediate neighbourhood of Eregli, there will be no difficulty in carrying out the work. The railway has been constructed in the best and most solid way with the heaviest Krupp rails, which are bolted to iron sleepers from both top and bottom.

The rolling-stock also appears to be excellent. I saw one engine which has lately attained a speed of 110 kilom. per hour from Konia to Eregli.

The question is now whether the line is to be continued, and, if so, where to and by what route.

The officials all profess ignorance, but I was able to gather the following:—

The plans are already made for the construction of the line to Adana via Ulu Kushla, the valley of the Chakitsu and Arablar, but they (the plans) are not quite complete, and nothing has yet been done in the way of staking out the ground. From Adana the line would proceed to Missis, Osmanie, Bagche, and Ispahan, crossing the Giouar Dag by the Kasanali Pass.

There is at present a deadlock in the financial position.

The Turkish Government is willing to give the guarantee for the next section of 200 kilom., which would bring the railway to (about) Missis, but the Company is holding out for getting the guarantee for two sections (400 kilom.) together in order to recoup themselves on the level Cilician plain for the great expense which would have to be incurred in tunnels, &c., between Eregli and Adana in the Bulghar Dag. As a matter of fact, as far as I could gather, the Company has nothing whatever to complain of, the guarantee being so excessive that they are only spending about 50 per cent. of it on the line, and are thus getting 9 or 10 per cent. for their capital. The rolling-stock is already labelled "Bagdad," and the officials talk of April as a probable time for the staking out of the next section to be begun. In the meantime the majority of the European staff have left, their work being completed, and have gone to work on the new railway at Caiffa. Most of the remaining staff are Greeks, Jews, and Armenians.

The station at Eregli is not quite completed, but will eventually be excellent, and will include a large workshop for repairing locomotives.

The Company obviously does not care in the least whether the line is a commercial success or not, as with the enormous Government guarantee they are certain of at least 5 per cent. on their capital. There are many rumours of the construction of a port on the Mediterranean, the most probable place for which is said to be at Mersina.

I have, &c.

(Signed) ARTHUR F. TOWNSHEND, Captain.